TIERRA • MAR • AIRE

ARMAS DE GUERRA

Cómo luchan los profesionales

15

VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO

DE LOS LANZEROS AL LUCHS

VEHÍCULOS ORUGAS EN EUROPA

¡CONTACTO!, ¡CARRO!, ¡ESCAPAR!



El reconocimiento gana batallas. Saber del enemigo es la clave del juego, un juego que no ha cambiado en siglos. Antes se usaban jinetes, pero las unidades de exploración pueden elegir entre numerosos y potentes vehículos.

VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO



Correr a todo trapo en el rápido buggy FAV del US Marine Corps, con su lanzagranadas de 40 mm y otro equipo especializado, puede parecer muchísimo más divertido que estar tendido en la nieve en algún lugar de la extinta RDA, pero no te quepa duda de que los hombres en las dos situaciones son profesionales igualmente bien entrenados.

Al amparo de la niebla matutina del 13 de mayo de 1940, el batallón de reconocimiento de la 7.ª División *Panzer* del general Erwin Rommel se acercó furtivamente a las defensas francesas en la orilla opuesta del río Mosa. Su misión no sólo era observar las posiciones enemigas, sino, si se presentaba la oportunidad, abrirse paso a través del río. Viendo la imprevisión de los franceses, el comandante del batallón ordenó un ataque inmediato.

Los motoristas amartillaron sus ametralladoras MG-34 mientras los autoametralladoras SdKfz 231 se colocaban en posición para dar fuego de apoyo. De repente, el aire se llenó de

ruido de fusilería cuando las compañías de asalto alemanas pasaron a la acción. Se sumó el tableteo de las ametralladoras y el estampido de los cañones de 20 mm de los SdKfz 231. Sorprendidos por el ataque, los franceses no supieron reaccionar y dejaron que las tropas de asalto se hiciesen fuertes al otro lado del río.

Operación de manual

Mientras, unidades de combate de la división acorazada se habían adelantado a apoyar al batallón de reconocimiento. En unas horas, fatalmente rotas las defensas francesas, los alemanes avanzaban más allá del Mosa. Había sido un ejemplo de manual de cómo ejecutar un reconocimiento en fuerza.

Antes de la I Guerra Mundial, el reconocimiento dependía del arma de Caballería, pero la llegada de las ametralladoras y la artillería de largo alcance, así como de los vehículos a motor, transformó este aspecto vital de la guerra. Ya al principio del conflicto, automóviles Rolls-Royce se convirtieron en vehículos acorazados de exploración. En el período de entreguerras comenzaron a aparecer autoametralladoras diseñados expresamente como tales, vehículos que fueron utilizados con resultados más que notables en contiendas como las guerras civiles rusa y española. Durante la II Guerra Mundial, el vehículo de reconocimiento adquirió una nueva importancia, sobre todo en el marco de las columnas mecanizadas que hicieron posible la *Blitzkrieg* alemana.

Desde 1945, los autoametralladoras que libraron ese conflicto han sido sustituidos por vehículos cuyo tamaño va desde el modesto *jeep* al carro de combate. La razón de esta extraordinaria diversidad de medios se debe en parte a que diferentes formas de reconocimiento exigen diferentes clases de vehículos, pero también refleja las diversas tendencias acerca del modo de obtener información. Nacieron dos escuelas de pensamiento, que pueden resumirse en aquella que propugna el reconocimiento furtivo y la que se inclina por el reconocimiento en fuerza.



Un Scimitar y un HMMWV de la ACE* Mobile Force, *de maniobras en Noruega. La AMF es la reserva estratégica de la OTAN, que se mantiene a las órdenes directas del mando supremo y se desplegaría lejos del Frente Central europeo. Esta fuerza está formada por tropas de todos los ejércitos de la Alianza.

Exploración sigilosa

Los ejércitos británico y de la *Commonwealth* son los principales representantes de la teoría del reconocimiento furtivo, en la que se procura pasar desapercibido al enemigo. La información se obtiene por medio de la astucia y la ocultación, y las fuerzas de reconocimiento actúan como exploradores de las grandes unidades. En consecuencia, sus vehículos son más ligeros y están peor armados que los de las fuerzas que optan por el reconocimiento en fuerza. Así, mientras que el británico Scorpion CVR(T) pesa



El Royal Northamptonshire Yeomanry, de patrulla por el Frente Occidental en 1914. Llegada a caballo, la patrulla desmonta para sondear a pie.

Patrulla a caballo

La ejecución del reconocimiento táctico ha sido desde siempre responsabilidad de la caballería ligera. El caballo era su vehículo, y el sable —y después el fusil— su potencia de fuego (la caballería pesada, como los coraceros y dragones, serían el equivalente de los carros actuales). Organizados en patrullas de unos pocos caballos, los exploradores se infiltraban muy por delante de sus fuerzas y, con telescopios, adquirían toda la información que les era posible antes de lanzarse a galope tendido hacia sus líneas para informar. La aparición de la ametralladora y la radio acabaron con el reconocimiento a caballo, pero se perpetuó la idea de un elemento pequeño, muy ágil y poco protegido.

Fichero de VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO

99

ALEMANIA 

Thyssen Henschel Spähpanzer 2 Luchs

En cuanto el reformado Ejército Federal alemán hubo adquirido experiencia, encargó el desarrollo de vehículos 4 x 4, 6 x 6 y 8 x 8 como base para una nueva familia de medios. Uno de los 8 x 8 fue el **Spähpanzer 2**, diseñado por Daimler-Benz. Las pruebas concluyeron en 1971, y las entregas se hicieron entre 1975 y 1978.

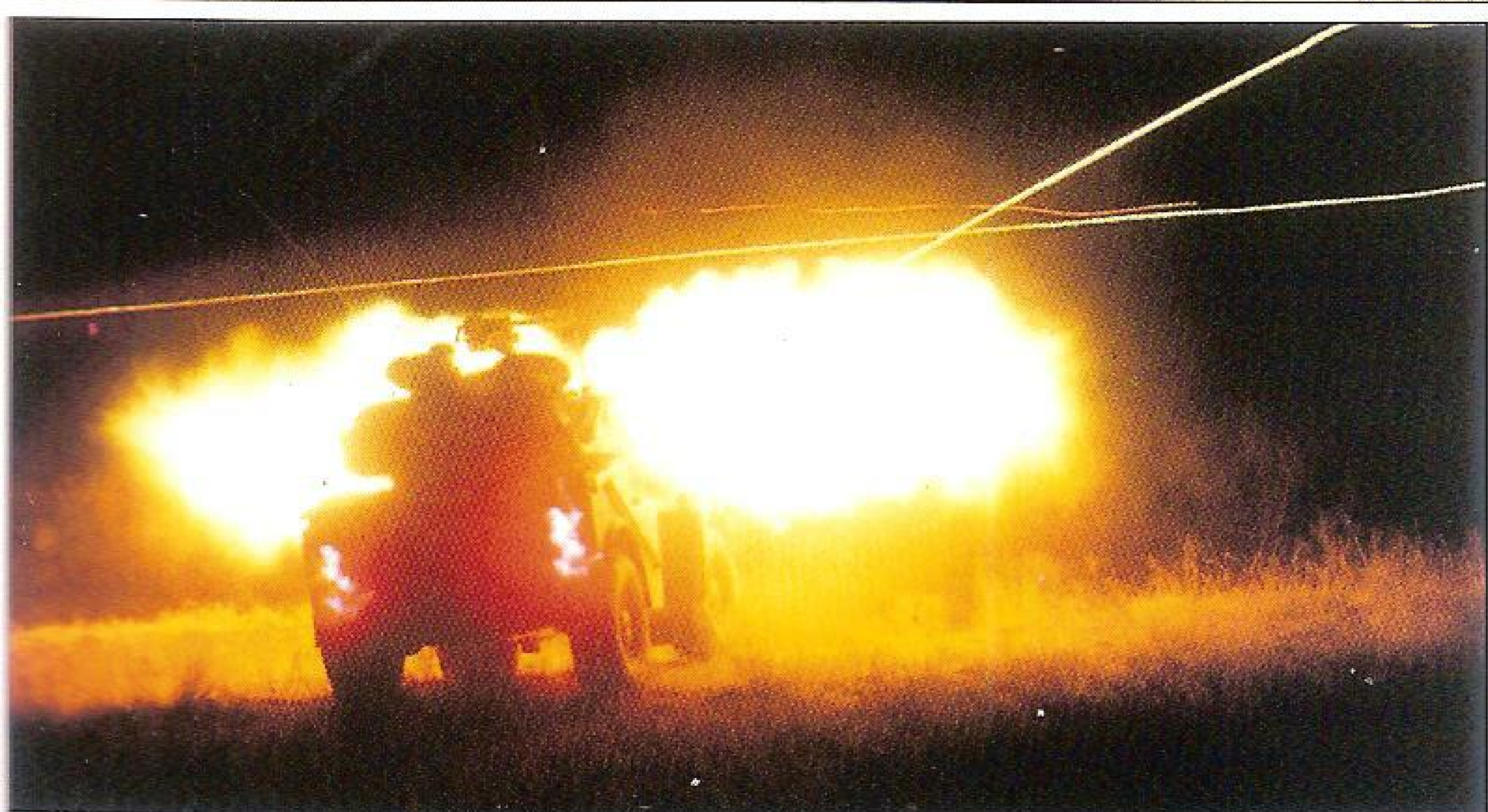
Este vehículo recibe el nombre oficial de **Luchs** (lince). Una de sus peculiaridades es la situación del operador de radio en el extremo posterior del casco, desde donde puede actuar como un segundo conductor. La torre biplaza contiene un cañón de doble alimentación, lo que permite pasar inmediatamente de munición HE a la perforante si este vehículo es descubierto y debe combatir por su seguridad.

Especificaciones
Spähpanzer 2 Luchs
Tipo: vehículo 8 x 8 de reconocimiento
Peso: 19,5 toneladas
Armamento: un cañón de 20 mm con 375 disparos y una ametralladora coaxial de 7,62 mm con 100 cartuchos de empleo inmediato
Prestaciones: velocidad máxima 90 km/h; autonomía 800 km
Dimensiones: longitud total 7,74 m; anchura 2,98 m
Planta motriz: un motor multicarburante Daimler-Benz OM 403A de 390 hp
Usuarios: Alemania





Un vehículo de combate de caballería M3 Bradley avanza a toda velocidad. Vehículo de reconocimiento normalizado de las divisiones acorazadas de EE UU, el Bradley es demasiado grande para sus cometidos. Está hecho enteramente de aluminio en un intento de contener el peso, pero ello se ha conseguido a expensas de la protección.



Izquierda: Un Eland libra una batalla nocturna. Basado en el famoso diseño francés Panhard AML, ha demostrado su valía en las campañas namibia y angoleña contra carros T-34.

La opinión del profesional

Escuadrón de reconocimiento

"Tengo la impresión de que el personal de reconocimiento era destinado a esas funciones por un «individualismo» mal visto en los escuadrones de carros. Al principio, observé que mis compañeros habían sido elegidos por unas condiciones que me parecían dudosas. Al llegar a Normandía pronto descubrí que el escuadrón tenía los mejores suboficiales y soldados que jamás tuve a mi mando. Ese individualismo y su autonomía personal fueron un valor muy importante, y ni intentándolo hubiese podido elegir un grupo mejor de soldados. Durante toda la campaña tuvimos sólo 10 bajas, todo un testimonio de su eficacia e «individualismo»."

El oficial al mando de un escuadrón de reconocimiento en 1945

sólo 8 toneladas y está armado con un cañón de baja velocidad de 76 mm, el francés AMX-10RC pesa casi el doble y monta un cañón de alta velocidad de 105 mm.

Los alemanes fueron pioneros del reconocimiento en fuerza durante la II Guerra Mundial, y sus éxitos en ese conflicto influyeron en gran medida a otras naciones, entre ellas Estados Unidos, Francia y la Unión Soviética. La ventaja del reconocimiento en fuerza es que sus vehículos, mayores y mejor armados, permiten a las unidades de exploración actuar a mayor distancia del grueso principal –quizá a 100 km– y por períodos más largos. Además, al atacar los puestos avanzados hostiles, el reconocimiento obliga

100

CANADÁ



FMC Lynx

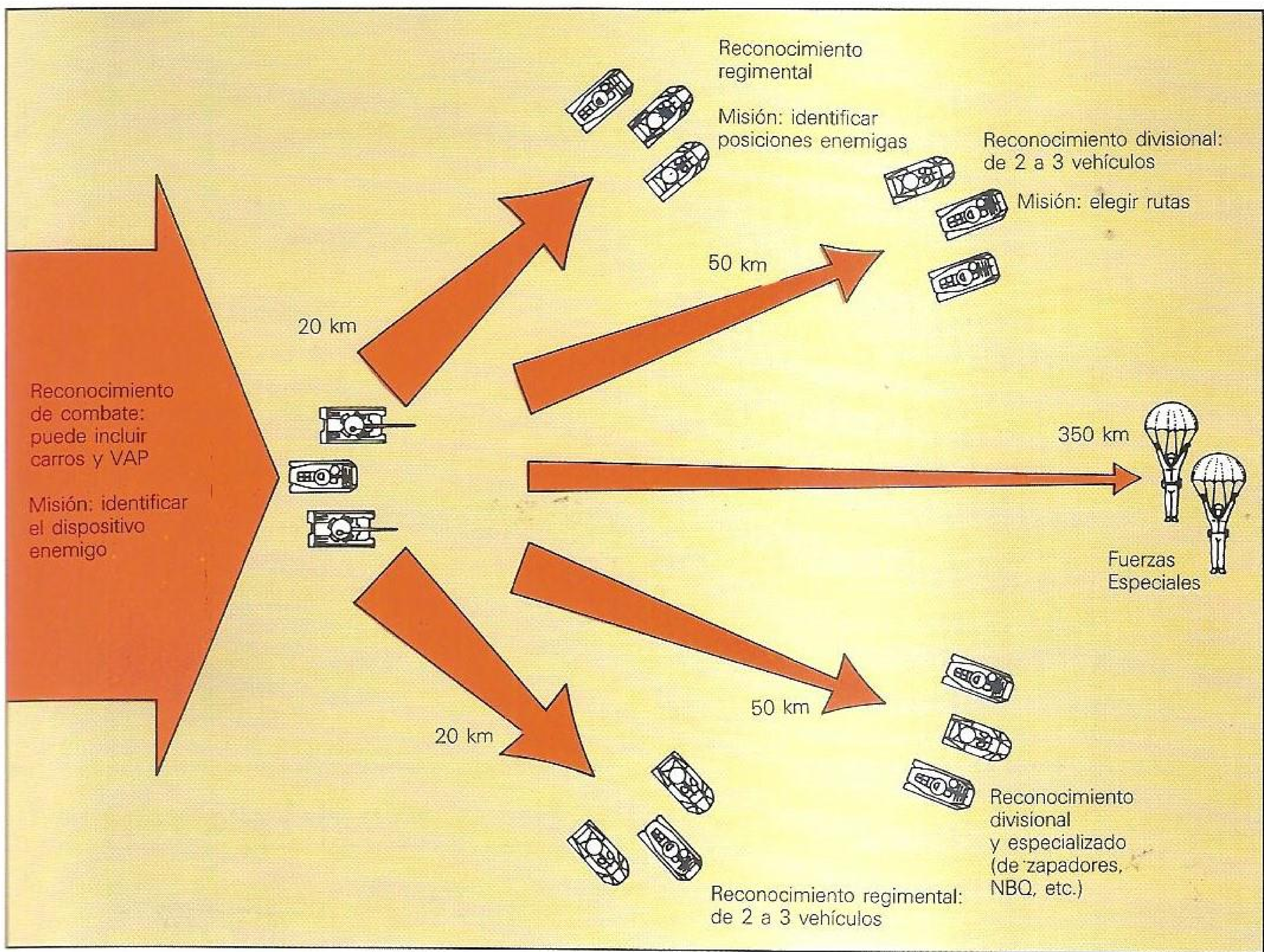
El transporte de personal más difundido en Occidente es el M113, y cuando éste entró en producción, en 1960, la FMC se dio cuenta de que sus subconjuntos principales podían combinarse para formar otros vehículos acorazados. Un buen ejemplo de ello es el **Lynx Command and Reconnaissance Vehicle**.

Este modelo emplea la misma estructura de aluminio soldado que el M113. El jefe está situado en el centro del casco, bajo una torre de accionamiento manual que monta una ametralladora pesada externa. Los vehículos holandeses se entregaron con la misma torre M26, pero en este caso dotada con un cañón automático KBA de 25 mm. Esta pieza de doble alimentación cuenta con 120 disparos rompedores y 80 perforantes.

Especificaciones
FMC Lynx Command and Reconnaissance Vehicle
Tipo: vehículo oruga de reconocimiento
Peso: 8,77 toneladas
Armamento: una ametralladora de 12,7 mm con 1 155 cartuchos y una de 7,62 mm con 2 000 cartuchos
Prestaciones: velocidad máxima 71 km/h; autonomía 523 km
Dimensiones: longitud total 4,59 m; anchura 2,41 m
Planta motriz: un motor diesel Detroit Diesel 6V-53 de 215 hp
Usuarios: Canadá y Holanda



EL AVANCE DE LA DIVISIÓN DE CARROS SOVIÉTICA



Los soviéticos son ardientes defensores del reconocimiento, y todas sus unidades, desde compañías hasta los Frentes, tienen formaciones de exploración muy especializadas.

al enemigo a exponer sus posiciones y capacidades al verse obligado a devolver el fuego. Pero ahora veamos sus inconvenientes: la unidad de reconocimiento puede verse envuelta en un combate para el que no está bien dotada, sus vehículos son más caros y, debido a su mayor peso, son menos maniobrables.

Tácticas soviéticas

El Ejército soviético presenta una actitud interesante y nueva en este campo, toda vez que sus unidades de reconocimiento se componen de una mezcla de vehículos de capacidades muy diferentes. Una patrulla típica puede consistir en un carro T-72/64 que proporcione potencia de fuego con su poderoso cañón de 125 mm; uno o dos vehículos de combate de infantería (VCI) BMP-1; y un autoametralladora BRDM-2 que, pese a ser un vehículo de ruedas, tiene la suficiente movilidad todoterreno para mantener el paso de los elementos oruga.

El *US Army*, a diferencia de otras fuerzas armadas, continuó empleando y desarrollando carros ligeros para tareas de reconocimiento después de la II Guerra Mundial. El carro ligero M41 sirvió durante los años 50 y fue sustituido en el decenio siguiente por su homólogo el M551 Sheridan, que estaba armado con el sistema de cañón de 152 mm y misil Shillelagh en

101

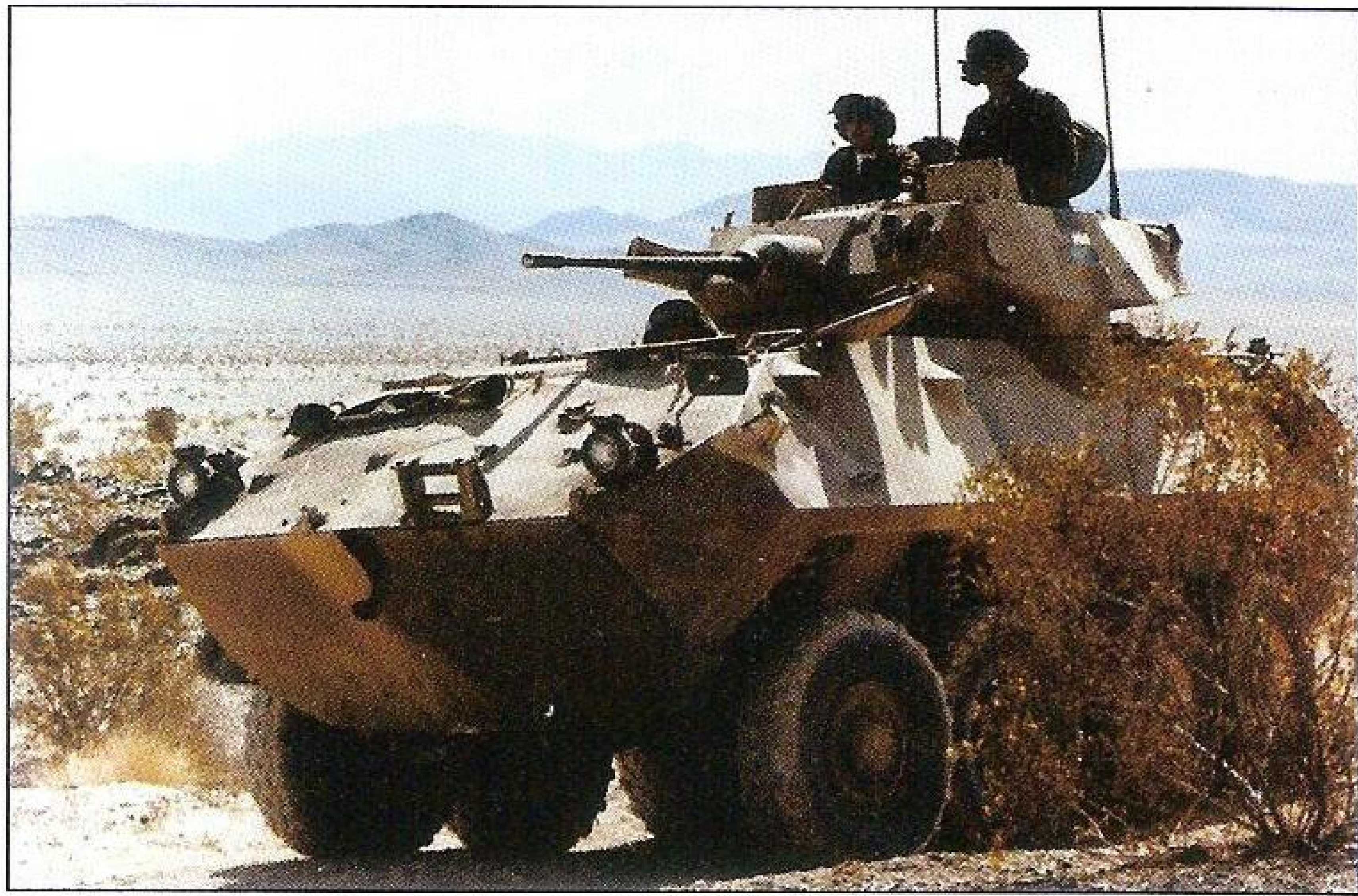
CANADÁ 

General Motors Canada LAV

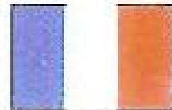
Los orígenes de este importante vehículo están en un modelo suizo, la serie de transportes acorazados MOWAG Piranha. La versión 6 x 6 fue adoptada para su producción en Canadá, y la variante 8 x 8 fue elegida vencedora del programa **Light Armored Vehicle**.

La versión inicial es la **LAV-25**, que puede llevar seis infantes además de los tres tripulantes. Entre estos últimos, el jefe y el tirador ocupan una torre biplaza Delco de mando asistido. Dicha torre está construida como el casco, de acero soldado, y su arma, totalmente estabilizada, es el M242 Bushmaster, un cañón Chain Gun de doble alimentación. Destaca su completo equipo de protección NBQ.

Especificaciones
General Motors Canada LAV-25
Tipo: vehículo de combate 8 x 8 polivalente
Peso: 12,88 toneladas
Armamento: un cañón de 25 mm con 630 disparos, una ametralladora coaxial de 7,62 mm y, opcionalmente, una ametralladora antiaérea de 7,62 mm con 1 620 cartuchos
Prestaciones: velocidad máxima 100 km/h; autonomía 668 km
Dimensiones: longitud total 6,39 m; anchura 2,49 m
Planta motriz: un motor diesel Detroit Diesel 6V-53T de 275 hp
Usuarios: Estados Unidos



102

FRANCIA 

AMX-10RC

A finales de los años 60, Francia empezó a trabajar en un potente vehículo de reconocimiento que reemplazase al Panhard EBR. Se consiguió un considerable ahorro de tiempo y dinero al aprovechar muchos componentes del vehículo de combate de infantería AMX-10P. Las pruebas confirmaron que, en términos ofensivos, el **AMX-10RC** era poco menos que un carro con ruedas. La producción empezó en 1978 y terminó en 1987.

El conductor puede variar la altura de la suspensión 6 x 6 para adaptarla al terreno transitado, y para el vadeo de cursos de agua se emplean dos hidrorreactores. Este vehículo tiene un completo sistema de protección NBQ y equipo pasivo de visión nocturna.

Especificaciones
Atelier de Construction de Roanne AMX-10RC
Tipo: vehículo 6 x 6 de reconocimiento y combate
Peso: 15,88 toneladas
Armamento: un cañón de 105 mm con 38 disparos y una ametralladora coaxial de 7,62 mm con 4 000 cartuchos
Prestaciones: velocidad máxima 85 km/h; autonomía 800 km
Dimensiones: longitud total 9,15 m con el cañón a las 12; anchura 2,95 m
Planta motriz: un motor diesel Renault HS 115 de 260 hp
Usuarios: Francia y Marruecos





Arriba: El Panhard ERC-90 F1 Lynx, en servicio en el Ejército mexicano. Es un vehículo más sencillo, y por lo tanto mucho más barato, que el potente AMX-10RC.

un intento de aumentar la potencia de fuego sin tener que recurrir a un cañón pesado. El Sheridan fue un fracaso y tuvo una deslucida participación en la guerra de Vietnam.

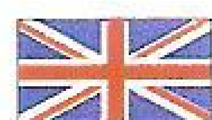
Un avance importante para Estados Unidos ha sido el desarrollo del vehículo de mando y exploración Lynx. Basado en el transporte de personal M113A1, el Lynx ha sido exportado a Canadá, armado con una ametralladora de 12,7 mm y una de 7,62 mm, y a Holanda, donde el arma pesada es en este caso un cañón de 25 mm albergado en su propia torre especial.

Alemania Federal perpetuó la tradición de producir estupendos vehículos acorazados que inició el III *Reich* durante la II Guerra Mundial.



Derecha: Las motos parecen una elección obvia para el reconocimiento, pero son muy vulnerables en todo lo que no sea un conflicto de baja intensidad como el de Namibia.

103

GRAN BRETAÑA 

FV 721 Fox

El **Fox** fue desarrollado en 1965 y puesto en servicio por el Ejército británico en 1970. Todavía es utilizado por éste, en el que se ha convertido en el vehículo de reconocimiento de las unidades no mecanizadas.

El Fox es un desarrollo directo del auto de exploración Ferret y su casco, hecho enteramente de aluminio, ha sido pensado para proteger del fuego de armas portátiles y de la metralla pero sin excederse en el peso. Está armado con un cañón automático RARDEN de 30 mm y una ametralladora coaxial de 7,62 mm. Otras variantes son el **Panga**, equipado con una ametralladora pesada M2 de 12,7 mm, y el **Fox 25**, dotado del cañón Hughes M242 Chain Gun de 25 mm.

Especificaciones
FV 721 Combat Vehicle Reconnaissance (Wheeled) Fox
Tipo: vehículo 4 x 4 de reconocimiento
Peso: 6,12 toneladas
Armamento: un cañón RARDEN de 30 mm con 99 disparos, una ametralladora coaxial de 7,62 mm con 2 600 cartuchos y cuatro morteros lanzafumígenos a cada lado de la torre
Prestaciones: velocidad máxima 104 km/h; autonomía 434 km
Dimensiones: longitud total 5,08 m; anchura 2,13 m; altura 2,2 m
Planta motriz: un motor de gasolina Jaguar XK de 190 hp
Usuarios: Gran Bretaña, Malawi y Nigeria



104

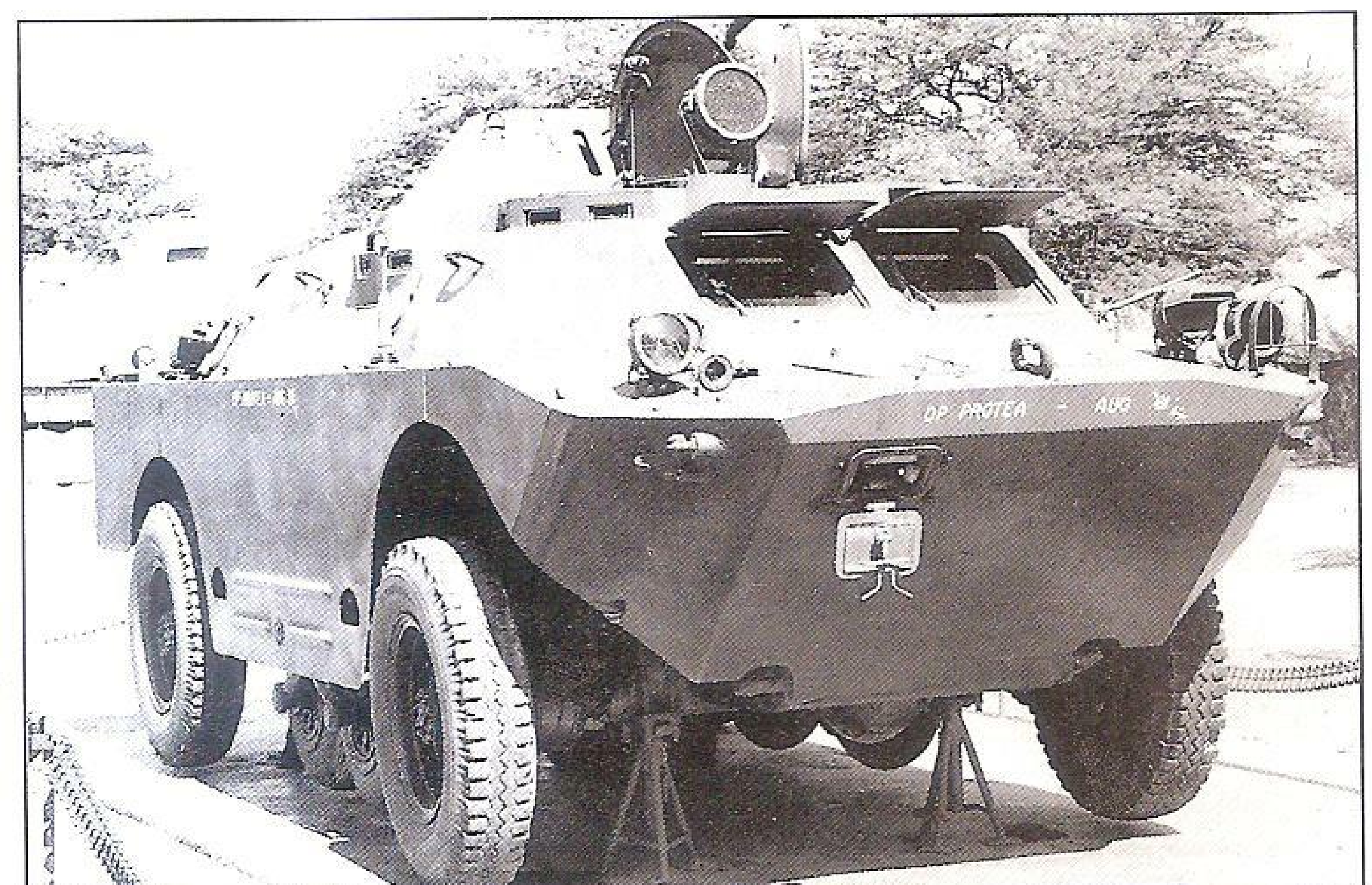
UNIÓN SOVIÉTICA 

BRDM

A finales de los años 50, la URSS se dotó del auto de exploración **BRDM-1**. Era éste un clásico modelo 4 x 4 que, en común con otros vehículos soviéticos, tenía un sistema centralizado de cambio de presión de los neumáticos y un único hidrorreactor para la propulsión en el agua. Presentaba asimismo dos ruedas semirretráctiles escondidas en el casco que podían bajarse hasta el suelo para conseguir mayor tracción en condiciones adversas.

A primeros de los años 60 apareció el mejorado **BRDM-2**, con un motor más potente, mayor cabida de carburante, protección NBQ, mejor visión para el jefe y el conductor, y el armamento montado en torreta en vez de la ametralladora de 7,62 mm instalada en candelero que tenía el BRDM-1.

Especificaciones
BRDM-2
Tipo: vehículo 4 x 4 de reconocimiento
Peso: 7,0 toneladas
Armamento: una ametralladora de 14,5 mm con 500 disparos y una coaxial de 7,62 mm con 2 000 cartuchos
Prestaciones: velocidad máxima 100 km/h; autonomía 750 km
Dimensiones: longitud total 5,75 m; anchura 2,35 m
Planta motriz: un motor de gasolina GAZ-41 de 140 hp
Usuarios: 46 países





El auto de exploración Ferret ya no se utiliza en misiones de reconocimiento, pero ha tenido una larga carrera. Rondando ya los 40 años, sigue en servicio en prácticamente todos los regimientos y batallones del Ejército británico.

En el campo del reconocimiento diseñó el *Spähpanzer* 2 Luchs, un vehículo 8 × 8 bien protegido, totalmente anfibio y con una autonomía excepcional: unos 800 km. Además, tiene protección NBQ y un avanzado equipo de visión nocturna.

Sin embargo, una área en la que el *Bundeswehr* ha cambiado desde 1945 ha sido en la que se refiere al armamento. Mientras que los medios de exploración de la *Wehrmacht* llevaron cañones de 50 y 75 mm, el Luchs monta una pieza de alta velocidad Rheinmetall Mk 20 Rh 202 de 20 mm. El concepto alemán del reconocimiento en fuerza sin duda se ha visto moderado por las condiciones extremas de una hipotética guerra en Europa.

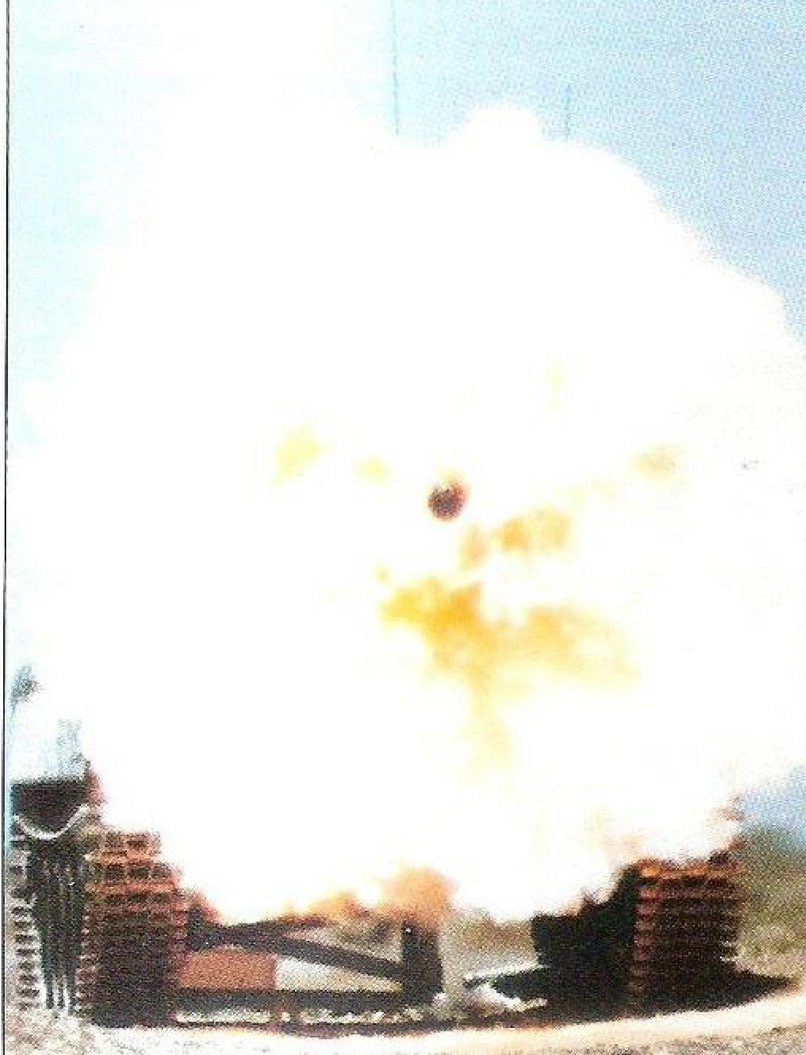
Tiempo bien aprovechado

Los franceses —siempre pendientes del mercado de exportación africano— han fabricado estupendos vehículos de reconocimiento. En lo alto de la gama se encuentra el carísimo 6 × 6 AMX-10RC. Este excelente medio está complementado por el autoametralladora Panhard ERC Sagaie que, aunque bastante más ligero, monta un cañón de 90 mm.

El más prolífico de los vehículos de reconocimiento franceses ha sido el Panhard AML, que monta un cañón de 90 mm o un mortero de 60 mm. El AML H-90 es construido bajo licencia por Sandock Austral en Sudáfrica para sus fuerzas armadas y, rebautizado Eland, ha tenido gran éxito en operaciones antiguerrilla. En África, los autoametralladoras pesadamemnte armados han adquirido un nuevo papel como vehículos ofensivos por derecho propio, especialmente en operaciones de seguridad interna, y de ahí el éxito de los vehículos Panhard.

Mirando hacia el futuro, no cabe duda que los vehículos de reconocimiento seguirán teniendo un papel fundamental en los campos de batalla. Algunos de los trabajos más interesantes en esta área han sido obra de los norteamericanos. Éstos están estudiando diseños de carros ligeros para su *Rapid Deployment Force*, entre los cuales destaca el RDF Light Tank, con un cañón de alimentación automática. Además, el programa estadounidense *Light Armoured Vehicle* (LAV) ha elegido el modelo General Motors Canada Piranha, un vehículo 8 × 8 que se presenta en varias configuraciones, incluida la básica —armada con un cañón Chain Gun de 25 mm—, una versión de asalto con una pieza de 90 mm y un transporte de carga.

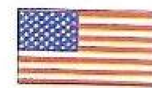
Desde luego, en el campo de batalla actual y en el del futuro, la exploración por tierra es sólo una de las muchas formas de reconocimiento táctico, complementada por la información que recojan los aviones, helicópteros y zánganos de control remoto. Pero las tropas siempre tendrán un papel importante y seguirá vigente el viejo adagio militar: "El tiempo dedicado al reconocimiento nunca es tiempo perdido".



Detección fácil: el carro ligero M551 Sheridan dispara su misil Shillelagh de 152 mm. El Sheridan es un carro desfasado, pero aún ha sido desplegado en Arabia Saudí a raíz de la invasión iraquí de Kuwait.

Rivales en la II Guerra Mundial

Los Aliados evaluaron diversas tácticas para sus unidades de reconocimiento, y al final de la guerra no se habían decidido por ninguna. Sus vehículos tendían a ser más pequeños y ligeros, y estaban armados únicamente para su propia defensa.

105 ESTADOS UNIDOS 

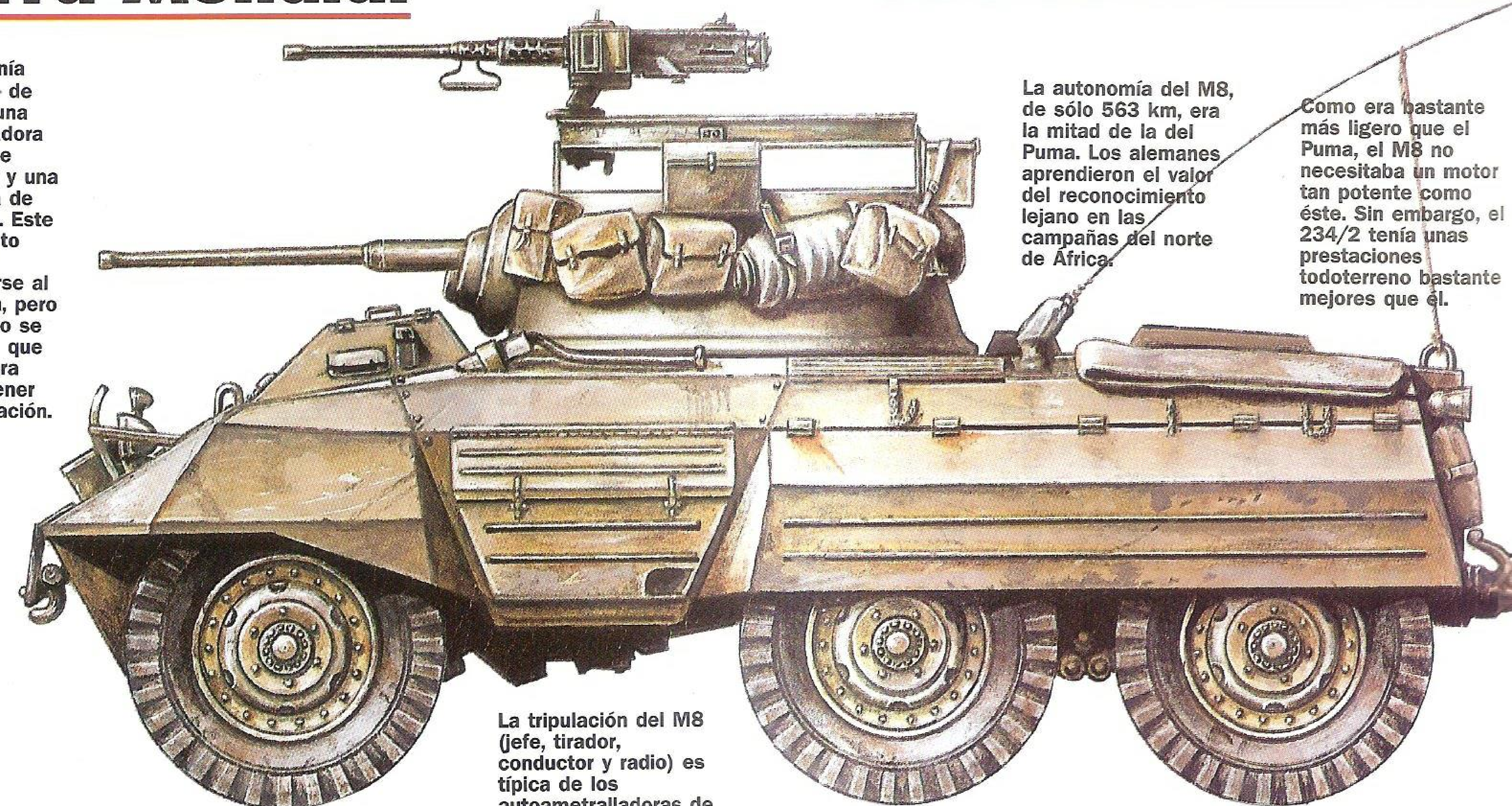
Light Armoured Car M8 Greyhound

En 1940 y 1941 el *US Army* pudo observar las tendencias operacionales en Europa y, así, desarrollar un nuevo autoametralladora con buenas prestaciones, un cañón de 37 mm, seis ruedas motrices, una silueta baja y poco peso. Se pidieron propuestas a cuatro empresas, y de éstas Ford produjo el **T22**, que se convertiría en el **Light Armoured Car M8**.

El M8 se convirtió en uno de los principales autoametralladoras estadounidenses, y cuando cesó su producción, en abril de 1945, se habían construido 11 667 ejemplares. Como constatación del éxito de este medio baste con decir que en los años 70 el M8 aún servía en varios ejércitos.

Fue un estupendo vehículo de exploración, con excelentes prestaciones todoterreno. Su configuración 6 x 6 consistía en un eje delantero y dos traseros. Sus cuatro tripulantes gozaban de amplio espacio interior, y su cañón de 37 mm estaba instalado en una torre circular abierta.

Los británicos, que le llamaron **Greyhound** (galgo), encontraron que su blindaje era insuficiente para sus normas de diseño; en especial, constataron que la coraza inferior del casco era demasiado vulnerable a las minas.



El M8 tenía un cañón de 37 mm, una ametralladora coaxial de 7,62 mm y una antiaérea de 12,7 mm. Este armamento no podía compararse al del Puma, pero del M8 no se esperaba que combatiera para obtener la información.

La autonomía del M8, de sólo 563 km, era la mitad de la del Puma. Los alemanes aprendieron el valor del reconocimiento lejano en las campañas del norte de África.

Como era bastante más ligero que el Puma, el M8 no necesitaba un motor tan potente como éste. Sin embargo, el 234/2 tenía unas prestaciones todoterreno bastante mejores que él.

La tripulación del M8 (jefe, tirador, conductor y radio) es típica de los autoametralladoras de la época.

Especificaciones
Light Armoured Car M8 Greyhound
Tipo: vehículo 6 x 6 de reconocimiento
Peso: 7,94 toneladas
Armamento: un cañón de 37 mm, una ametralladora coaxial Browning de 7,62 mm y una Browning M2 de 12,7 mm en montaje antiaéreo
Prestaciones: velocidad máxima 89 km/h; autonomía 563 km
Dimensiones: longitud total 5 m; anchura 2,54 m; altura 2,24 m
Planta motriz: un motor de gasolina Hercules JXD de 110 hp
Usuarios: Estados Unidos, Gran Bretaña y varios países en la posguerra

Una razón de la ligereza del M8 está en su delgada coraza: no superaba los 19 mm, y su valor mínimo era de 4 mm, lo que apenas puede considerarse blindaje. Esto no fue del agrado de los británicos, que prestaban gran atención a la protección contra las minas.

Cada división *Panzer* tenía una unidad de reconocimiento. Los autoametralladoras alemanes eran más pesados que los aliados y a veces tenían que combatir.

106 ALEMANIA 

schwerer Panzerspähwagen SdKfz 234 (8-Rad)

En 1942, los planificadores del Ejército alemán emitieron un requerimiento por un nuevo autoametralladora 8 x 8, basado en la serie SdKfz 231 (8-Rad) pero mejor protegido. La familia resultante fue la **schwerer Panzerspähwagen SdKfz 234**, y era mucho más baja y estilizada que la serie precedente. Tenía un blindaje más grueso, mayor capacidad de carburante y un motor más potente.

El modelo más famoso de la gama fue el **SdKfz 234/2 Puma**, un estupendo autoametralladora con una torre que montaba un cañón KwK 39/1 de 50 mm. Dicha torre había sido diseñada para el carro ligero Leopard, que fue cancelado, y cuando fue instalada en el Puma el resultado fue un medio lo bastante potente para hacer frente al incremento de los carros ligeros en las unidades de reconocimiento soviéticas. Esta torre tenía una excelente configuración balística y montaba una ametralladora coaxial MG-42 de 7,92 mm.

Otras de las variantes del SdKfz 234 básico fue el **234/1**, con un cañón KwK 30 o 38 de 20 mm y que se usó como vehículo de mando. Tenía una torre abierta, aunque cubierta de tela metálica para impedir la entrada de granadas de mano. El **234/3** montaba un cañón corto de carro de 75 mm. La última variante fue la **234/4**, con un cañón contracarro Pak 40 en un compartimiento abierto; no tuvo éxito.

Especificaciones
schwerer Panzerspähwagen SdKfz 234/2 (8-Rad) Puma
Tipo: vehículo 8 x 8 de reconocimiento
Peso: 11,74 toneladas
Armamento: un cañón KwK 39/1 de 50 mm y una ametralladora coaxial MG-42 de 7,92 mm
Prestaciones: velocidad máxima 85 km/h; autonomía 1 000 km
Dimensiones: longitud total (con el cañón a las 12) 6,8 m; longitud del casco 6 m; anchura 2,33 m; altura 2,38 m
Planta motriz: un motor diesel refrigerado por aire Tatra Modelo 103 de 210 hp
Usuarios: la Alemania nazi hasta 1945



La torre del Puma había sido diseñada para un carro ligero, y de ahí su excelente configuración balística.

El Puma tenía dos puestos de conducción. En el trasero iba el operador de radio, que actuaba de segundo conductor. Esto permitía repliegues rápidos, pues el Puma era tan veloz hacia adelante como marcha atrás.

El motor diesel refrigerado por aire del Puma daba unas estupendas prestaciones pese a la masa del vehículo. El problema de los diesel es su tendencia a ser ruidosos y emitir mucho humo, lo que no es bueno en un medio de reconocimiento.

El Puma debía operar muy por delante de las fuerzas propias y combatir por la información, mientras que el M8 fue diseñado para el reconocimiento próximo y ganar la información de forma sigilosa. Todo ello se refleja en su armamento: el Puma llevaba una pieza de 50 mm capaz de destruir incluso carros de combate aliados, mientras que el cañón de 37 mm del Greyhound apenas tenía validez contracarro.



DE LOS LANCEROS AL LUCHS

El desarrollo del autoametralladora

El vehículo de exploración ha cambiado drásticamente con los años, desde un jinete con un telescopio a un auto de ocho ruedas, todoterreno y anfibio, con sofisticados visores nocturnos y avanzados aparatos de transmisiones.

Dónde está el enemigo en todo momento es una de las claves para ganar batallas. El mando que tenga mayor información que su oponente, aun cuando esté en inferioridad numérica, puede ser el vencedor. Durante cientos de años, esa información táctica dependía de la Caballería, que exploraba por delante del grueso de los ejércitos.

La I Guerra Mundial fue el primer conflicto industrial, y en él no hubo lugar para el jinete. En su lugar, se usaron vehículos acorazados desde los primeros días del conflicto. Los autoametralladoras belgas observaron el avance alemán, y la *US Navy* siguió el ejemplo con sus Lanchester y Rolls-Royce. Pero la guerra pasó a ser de trincheras y tampoco hubo sitio para esos coches comerciales modificados, muchos de los cuales fueron trasladados a frentes más móviles. Tanto en Rusia como en el desierto, el autoametralladora desempeñó las tareas propias de la Caballería: observar al enemigo y lanzar incursiones detrás de sus líneas.

La II Guerra Mundial vio la expansión del papel del vehículo de exploración con el advenimiento de la mecanización. Hubo autoametralladoras tan pequeños como el Daimler Dingo y otros tan grandes como el alemán de ocho ruedas SdKfz 234 Puma.

Y camparon a sus anchas. Más veloces y manejables que los carros, los autoametralladoras lanzaron a veces incursiones espectaculares, pero su función primordial siguió siendo el reconocimiento. Su éxito no se medía en las bajas infligidas o sufridas, sino en la calidad y precisión de los informes que podían pasar a la retaguardia.

Un papel más concreto

Los vehículos de reconocimiento modernos no tienen un abanico operacional tan amplio. Muchas de las funciones de la Caballería, sobre todo la recogida de información, son ejecutadas de forma más eficaz por otros medios, como la aviación.

Algunos países han continuado el desarrollo de medios de reconocimiento sobre ruedas y orugas, mientras que otros no los ven ya necesarios. Su armamento varía desde un cañón automático de 20 mm a una pieza de carro de 105 mm, aunque en algunos sitios se cree que si se le da un armamento pesado, el personal de reconocimiento puede olvidar su tarea informativa principal e intentar el combate contra el enemigo.

Por el contrario, en algunos países del tercer Mundo el vehículo acorazado ligero es a veces un arma ofensiva principal, y es por esto que se hayan fabricado tantos autoametralladoras con armamento pesado.

Arriba e inserta: De los Deccan Horse de 1916 al Spähpanzer Luchs. Aunque el cambio en el equipo ha sido, por decir algo, espectacular, su finalidad es la misma: recoger información táctica precisa y rápida para el mando.

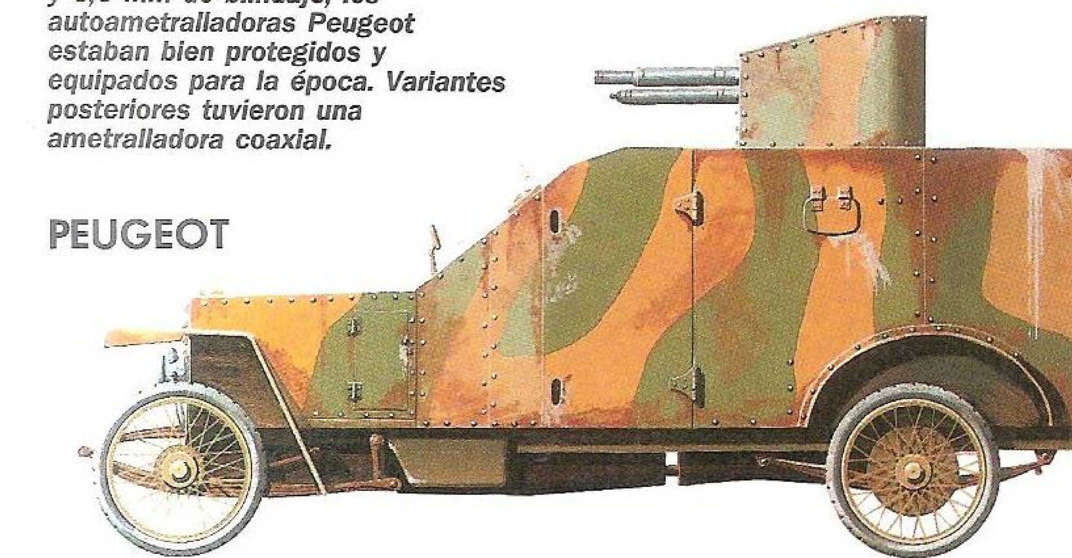
I Guerra Mundial

La primera utilización de autoametralladoras se dio en las fases iniciales de la I Guerra Mundial. El Rolls-Royce Silver Ghost fue una modificación directa del coche de estado mayor que la Fuerza Expedicionaria británica llevó consigo al continente europeo. Era típico de los primeros autoametralladoras, que a veces eran poco más que coches comerciales dotados de blindaje y un arma automática. Otros ejemplos clásicos fueron los Peugeot y los Austin-Putilov.

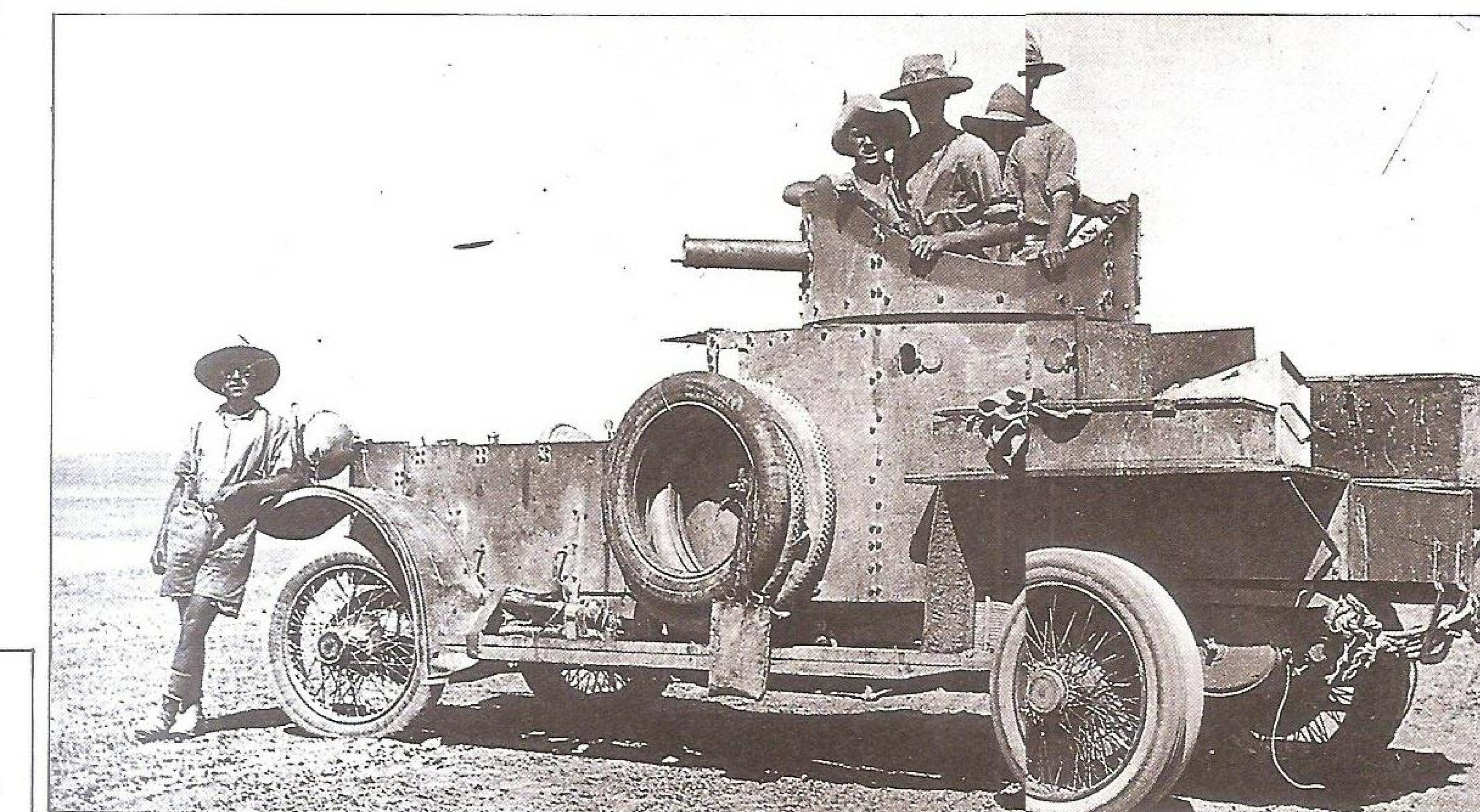
La guerra de trincheras impidió el empleo de vehículos altamente móviles, pero la apertura de un frente en Arabia proporcionó la oportunidad ideal. Los éxitos del capitán T.E. Lawrence son legendarios: con unos pocos Rolls-Royce y otros coches, fue la pesadilla de las fuerzas de ocupación turcas.

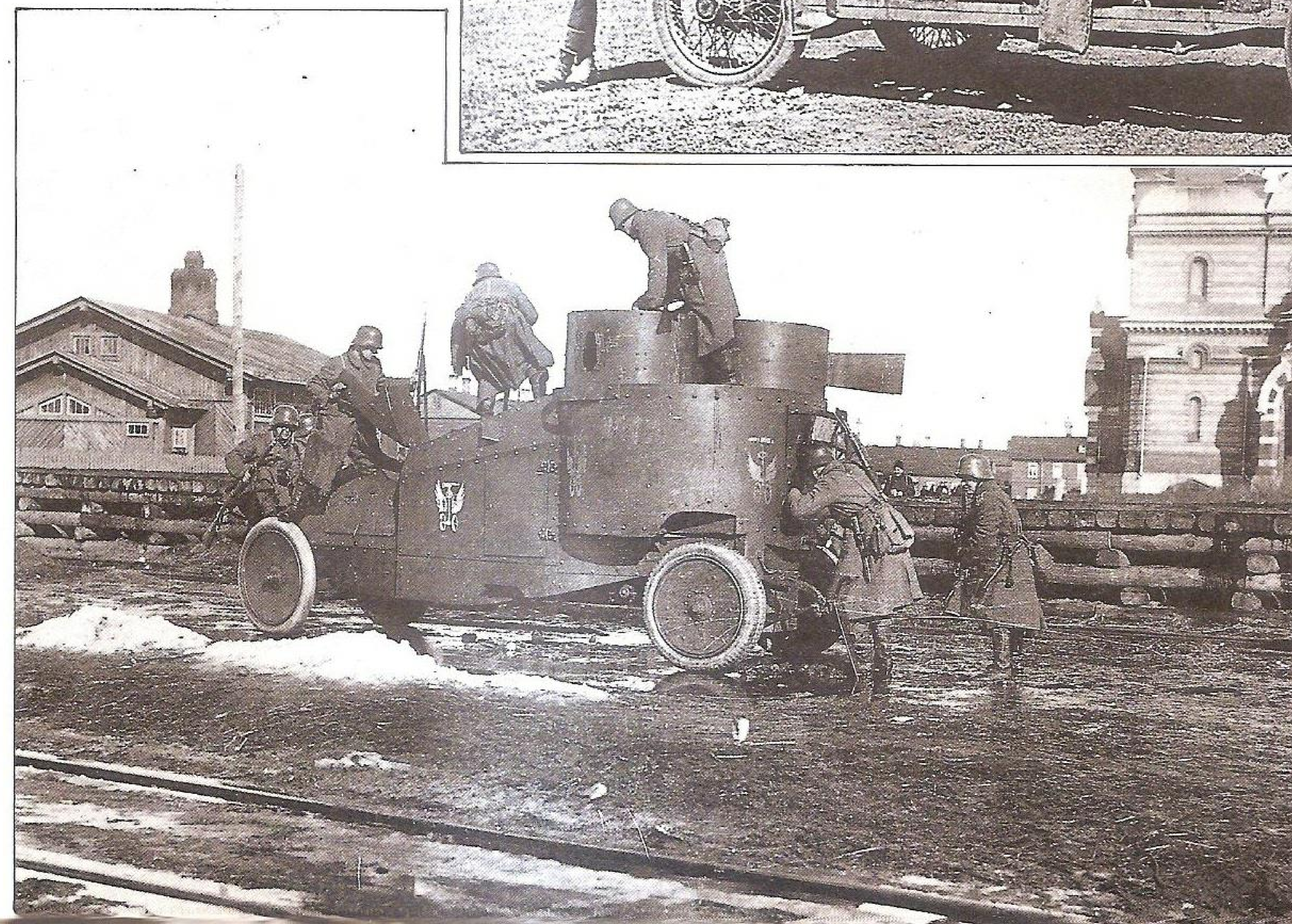
Con un cañón de 37 mm y 5,5 mm de blindaje, los autoametralladoras Peugeot estaban bien protegidos y equipados para la época. Variantes posteriores tuvieron una ametralladora coaxial.

PEUGEOT



Derecha y abajo: Dos ejemplos de autoametralladoras pioneros. A la derecha tenemos un Rolls-Royce empleado en Oriente Próximo y hecho famoso por Lawrence de Arabia. Abajo, unos alemanes examinan un Austin-Putilov capturado. Era éste una iniciativa conjunta de Austin Cars, que ponía el chasis, y Putilov, que le montaba el blindaje y el armamento.

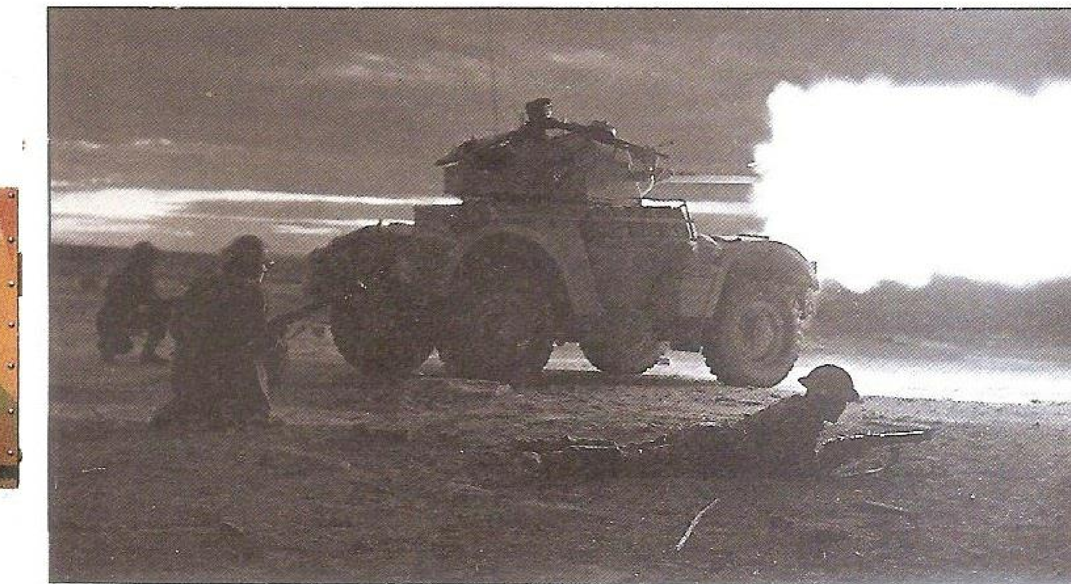




II Guerra Mundial

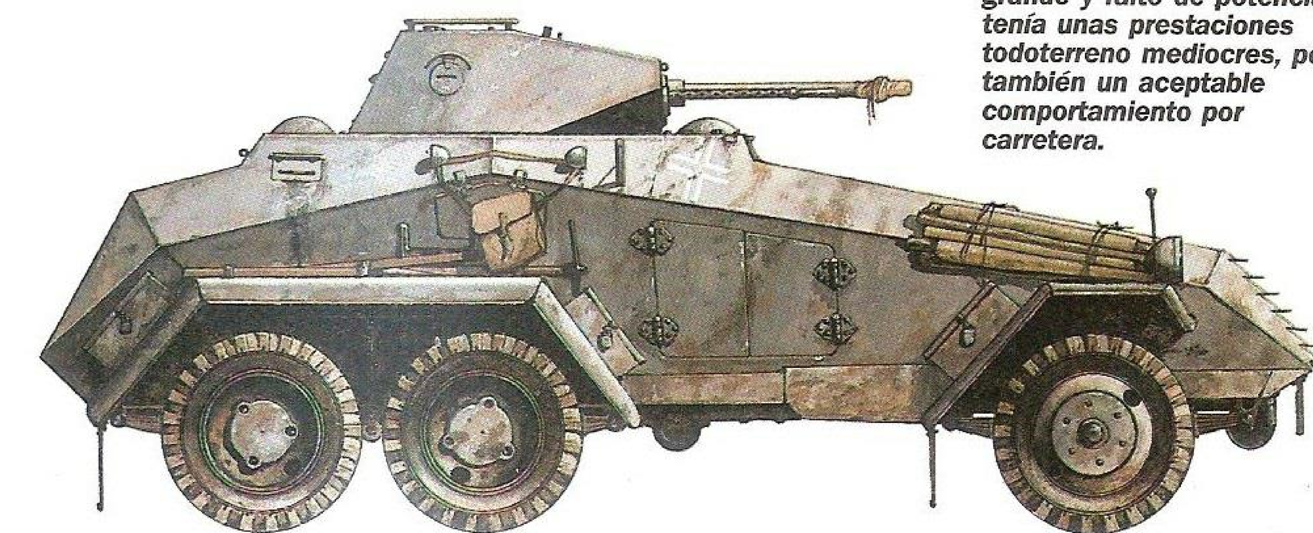
Al estallar la II Guerra Mundial, el autoametralladora se había convertido en un vehículo diseñado expresamente en contraposición a un coche modificado de cualquier manera. Sin embargo, sus atributos básicos eran los mismos. Los autoametralladoras tenían que ser ligeros y veloces para obtener la información al minuto que necesitaba el mando.

Su forma más habitual fue el vehículo 4 × 4, como el Daimler Dingo, pero los alemanes optaron también por medios 6 × 6 y, finalmente, 8 × 8, como la excelente serie SdKfz 234. De hecho, muchos de los vehículos en servicio hoy día son muy parecidos a los que se empleaban hace 50 años.



Compárese la diferencia de tamaño entre el alemán SdKfz 231 (arriba) y el británico Humber (izquierda). Los alemanes tendieron hacia vehículos grandes y complicados, mientras que los británicos prefirieron medios más pequeños y maniobrables. Estas tendencias se han perpetuado hasta nuestros días.

SdKfz 231



Abajo: El schwerer Panzerspähwagen *231, grande y falto de potencia, tenía unas prestaciones todoterreno mediocres, pero también un aceptable comportamiento por carretera.*

Arriba: Los belgas fueron, en cierta forma, los inventores del autoametralladora; sus Minerva aparecieron por la falta de soldados con que combatir a los alemanes. Al poco tiempo, sus autos llevaban blindaje y armamento.



Un M8 en Alemania, en 1944, pasa junto a un cañón de asalto StuG III destruido. El M8 sigue en servicio en varios países.

Vehículos oruga de reconocimiento FV 107 Scimitar y FV 101 Scorpion

El Scorpion y el Scimitar son los vehículos acorazados de reconocimiento del Ejército británico. Disponen de ellos todos los regimientos de infantería (el Scimitar) y de carros (el Scorpion). Por su parte, los regimientos especializados de reconocimiento tienen 32 Scorpion y 40 Scimitar divididos en dos escuadrones mixtos dotados de ambos vehículos. El Scorpion sirve también en el Regimiento de la RAF: cada escuadrón tiene seis vehículos, que operan por parejas en la defensa de bases aéreas.

En el diseño de estos dos carros ligeros se tuvo muy en cuenta la movilidad. Un Lockheed C-130 Hercules puede llevar dos ejemplares, mientras que el helicóptero Chinook puede transportar uno a la eslinga o dentro de un contenedor comercial estándar.



Cañón Royal Ordnance Factory L23A1 de 76 mm
Este cañón de baja presión está basado en el L5 que montaba el autoametralladora Saladin. El L23 dispara munición completa, de la que lleva 40 proyectiles. Dispone de cinco variantes reales —HESH, HE, fumígena, iluminante y de metralla— y dos de instrucción. Los disparos HE y de metralla no son utilizados por el Ejército británico.

El cañón es cargado por el jefe de carro, que deposita la granada sobre la teja y la introduce en la recámara. El cierre se obtura automáticamente y queda dispuesto para disparar de inmediato. El proyectil es disparado por un percutor eléctrico, aunque en caso de pérdida de fluido podría dispararse manualmente. Como en el Scimitar, la torre es de giro y elevación manuales, aunque las variantes de exportación del Scorpion pueden dotarse de orientación asistida.

Equipo de transmisiones
El equipo de transmisiones estándar del Scorpion es la radio de VHF Clansman VRC 353. Este potente equipo puede transmitir en 1 840 frecuencias, y en condiciones ideales puede ser recibido a una distancia de 30 km. Sin embargo, en condiciones tácticas se usa a menor potencia para reducir las posibilidades de detección e interferencia. Hay dos equipos, que permiten al vehículo transmitir y recibir en la red de mando y en la de su propio escuadrón de exploración. Esto hace posible que cada sección pueda operar sin ocupar tiempo de transmisión en la siempre saturada e importantísima red de mando. La antena es del tipo estándar de látigo, de un metro, pero es práctica común usar la de medio metro que, aunque tiene menor alcance, reduce la posibilidad de delatar la posición del vehículo.

Torre
La torre está hecha de aluminio y ha sido diseñada para proteger del fuego de armas portátiles. El jefe, a la izquierda, dispone de un visor N.° 52 Mk 1 de diez aumentos en el techo y de siete periscopios. El tirador tiene un visor N.° 75 Mk 1 y tres periscopios. Además, hay un visor nocturno pasivo de intensificación de imagen Rank Precision Industries de 5,8 aumentos. Este sensor está protegido por una tapa blindada y se encuentra a la derecha del cañón. A su izquierda está la ametralladora coaxial L43A1 de 7,62 mm. Para ésta hay 3 000 cartuchos.

Estiba externa
Uno de los problemas del Scorpion original era la falta de estiba externa. Una característica de los vehículos británicos es la posibilidad de instalarles bulbos exteriores para llevar equipo adicional. La torre y el casco llevan bulbos de serie, pero pueden instalársele otros en la primera y en la frontal del casco.

Motor y transmisión
Bajo el blindaje hay un motor de gasolina Jaguar Xk de 4,2 litros con encendido electrónico y carburador Solex. Los motores de gasolina producen menos ruido y humo que los de gasóleo, y por ello son idóneos para los medios de exploración, pero son más inflamables. La transmisión es una TN 15 Crossdrive, con siete velocidades hacia adelante y siete hacia atrás. También permite girar pivotando: una oruga se mueve en una dirección y la otra en la opuesta, haciendo que el vehículo gire sobre su eje.

Cañón y torre
El Scimitar tiene la misma torre que el Scorpion, pero está equipado con un cañón L21 RARDEN de 30 mm. Esta arma, muy precisa, fue diseñada a finales de los años 60 y ha tenido un gran éxito, y se ha instalado también en el VCI Warrior. Se han conseguido agrupaciones en un metro a una distancia de 1 000 metros. Este cañón puede hacer disparos aislados para una máxima precisión o bien ráfagas de seis disparos, y posee la munición y la potencia suficiente para perforar la coraza de los VAP y de otros vehículos de blindaje ligero.

La torre carece de giro asistido y debe ser orientada por el tirador. Los engranajes permiten dos velocidades de giro, una rápida y la otra, más lenta, para el ajuste fino de la puntería. El RARDEN es cargado por el jefe de carro, que se sienta a la derecha. Es él quien coloca los dos peines de tres disparos en el cierre después de haber orientado la torre en dirección al blanco. También puede controlar la cadencia de tiro y asegurarse de que el tirador está disparando contra el objetivo correcto.

Orugas y suspensión
El Scorpion se conduce bloqueando una oruga y dejando que la otra se mueva, lo que permite el giro. La luz sobre el suelo es de 356 cm, y el obstáculo vertical, de 50 cm. Las orugas ejercen menos presión sobre el suelo que el pie humano, por lo que el Scorpion puede transitar por terrenos vedados a las patrullas de infantería.

La posguerra

El mayor o menor éxito de sus autoametralladoras durante la II Guerra Mundial creó en los diferentes países un modelo propio de vehículos de exploración. Los alemanes quedaron muy satisfechos con su Puma, y el vehículo de reconocimiento del *Bundeswehr*, el Luchs, es un descendiente directo de aquél. Los británicos siguieron la tradición de sus Daimler y Humber y, a través del Saladin y el Ferret, llegaron al Fox. Sin embargo, ellos, como los norteamericanos, apostaron también por los medios oruga que, aunque tienen una movilidad todoterreno excelente, son cuestionables en términos de velocidad y autonomía.

En el futuro, a pesar de los satélites y los aparatos electrónicos que puedan aparecer, se seguirá necesitando el reconocimiento táctico. Quizá el LAV muestra la tendencia a seguir, pero en otras partes se sigue pensando en los vehículos oruga.

ALVIS SALADIN



Arriba: Aparecido en 1956 ante la premura del conflicto malayo, el Alvis Saladin fue durante mucho tiempo el puntal de las unidades de reconocimiento británicas; hoy sigue en activo con el Army en Chipre. Fue un vehículo popular entre sus usuarios y se exportó bien, siendo empleado por al menos 18 países.

Abajo: El autoametralladora Daimler, diseñado en 1939, era un vehículo avanzado para la época. Tenía dirección asistida, frenos de disco en las cuatro ruedas y transmisión semiautomática. Estuvo en servicio en el Ejército británico hasta los años 60 y entró en combate en numerosos conflictos.



Dos carros ligeros norteamericanos utilizados en labores de reconocimiento han sido el M551 Sheridan (abajo) y el M41 Walker Bulldog (derecha). Este último es utilizado todavía por Dinamarca como su principal vehículo de exploración y, pese a su edad, sigue siendo un medio válido. El Sheridan fue un experimento que no salió demasiado bien que digamos. Fue utilizado en Vietnam pero con poco éxito, pues resultó demasiado ligero, poco fiable y mal protegido. Era especialmente propenso a los daños por minas.





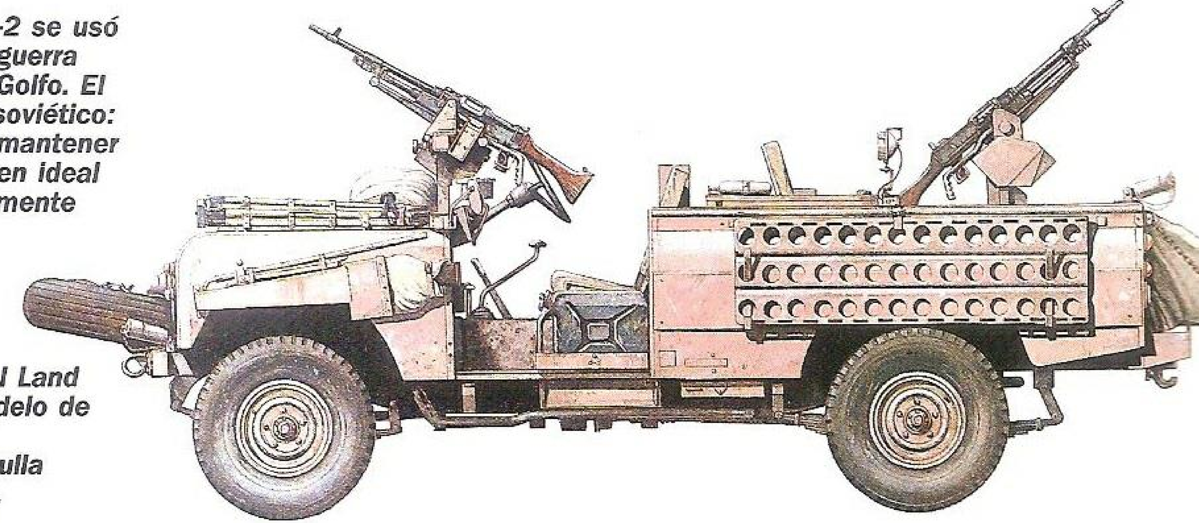




LAND ROVER "PINK PANTER" DEL SAS

Izquierda: El soviético BRDM-2 se usó para conducir prisioneros de guerra iraníes durante la guerra del Golfo. El BRDM es un típico vehículo soviético: barato de producir y fácil de mantener y utilizar, lo que lo convierte en ideal para la exportación. Es plenamente anfibio.

Derecha: Erizado de armas, el Land Rover "Pink Panther", un modelo de batalla larga, es el medio de exploración del grupo de patrulla lejana del SAS en el desierto.

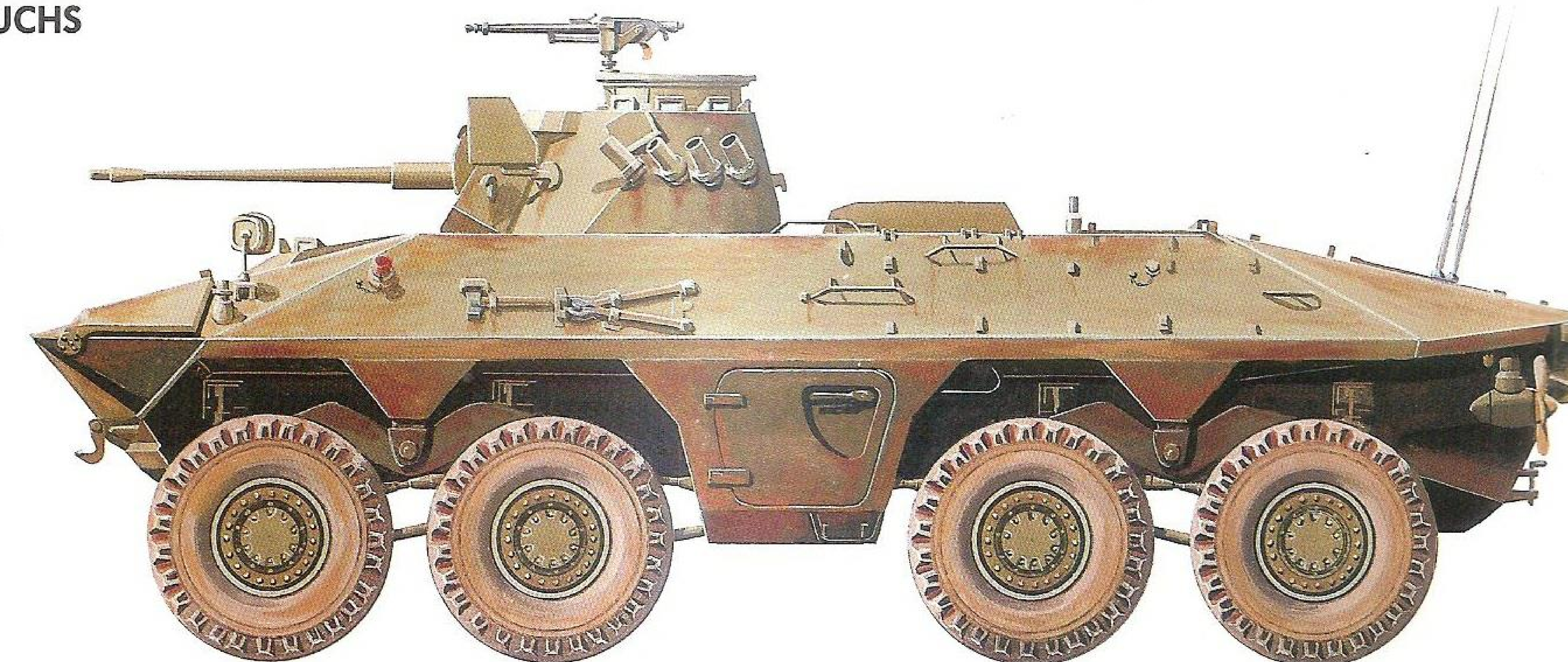




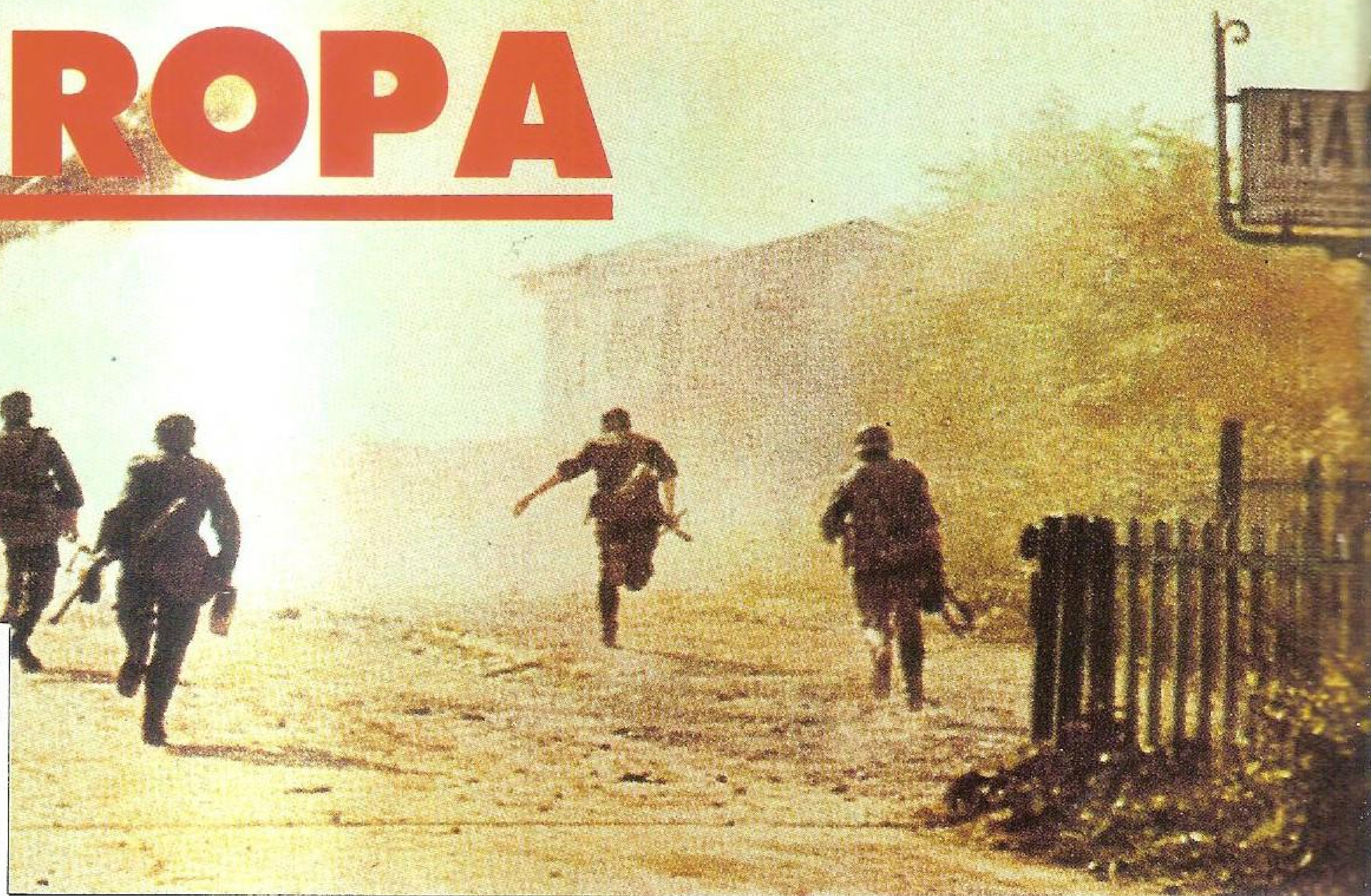
El vehículo de combate de infantería (VCI) M2/M3 Bradley representa la última generación en medios de su clase. Está muy bien armado: una Chain Gun de 25 mm y lanzador de misiles TOW. A simple vista no hay diferencia entre el modelo de Caballería, el M3, y el de Infantería, el M2, pero el primero lleva misiles TOW adicionales y menos tripulación. Es discutible que este vehículo sea idóneo para la exploración, pues es pesado y muy grande, amén de ir montado sobre orugas.

SPÄHPANZER 2 LUCHS

Con una merecida reputación por sus prestaciones todoterreno, su movilidad y, sobre todo, su silencio, el Luchs es un vehículo de exploración ideal. Lleva dos conductores, uno en cada extremo, y cuatro tripulantes más. Es tan veloz hacia adelante como hacia atrás. La torre, de giro asistido, monta un cañón de 20 mm y una ametralladora coaxial de 7,62 mm. Es plenamente anfibio, y tiene filtros de protección NBQ y unos excelentes visores diurnos y nocturnos.



VEHÍCULOS ORUGA EN EUROPA



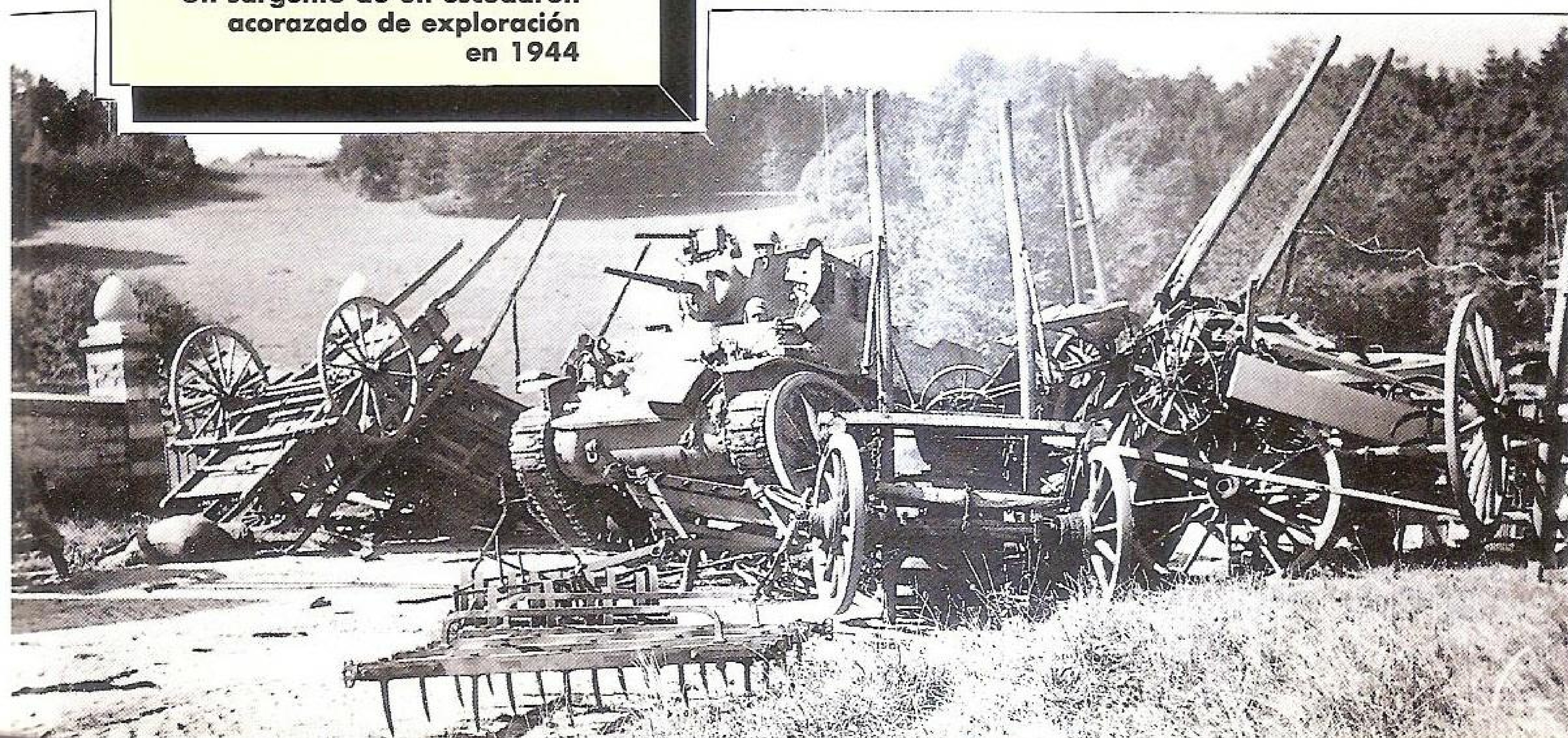
TESTIMONIO

"El autoametralladora bajaba por la carretera, muy por delante del regimiento. Su jefe vio la aproximación de una columna de vehículos, pero no se inquietó, pues antes se había cruzado con unos canadienses. Nadie estaba seguro de la situación de otras fuerzas. Pasó el vehículo en cabeza, y el oficial, un alemán, saludó al jefe de nuestra sección. Éste le devolvió el saludo. El conductor salió al intercomunicador: «Señor, esos tíos son alemanes». El teniente llamó a los otros vehículos, cogió una granada de mano, le quitó el sotrozo y la arrojó contra el tercer auto del convoy. El Bren Carrier que nos seguía abrió fuego. Nuestro botín: ocho enemigos, dos motos con sidecar y un auto Volkswagen."

Un sargento de un escuadrón acorazado de exploración en 1944

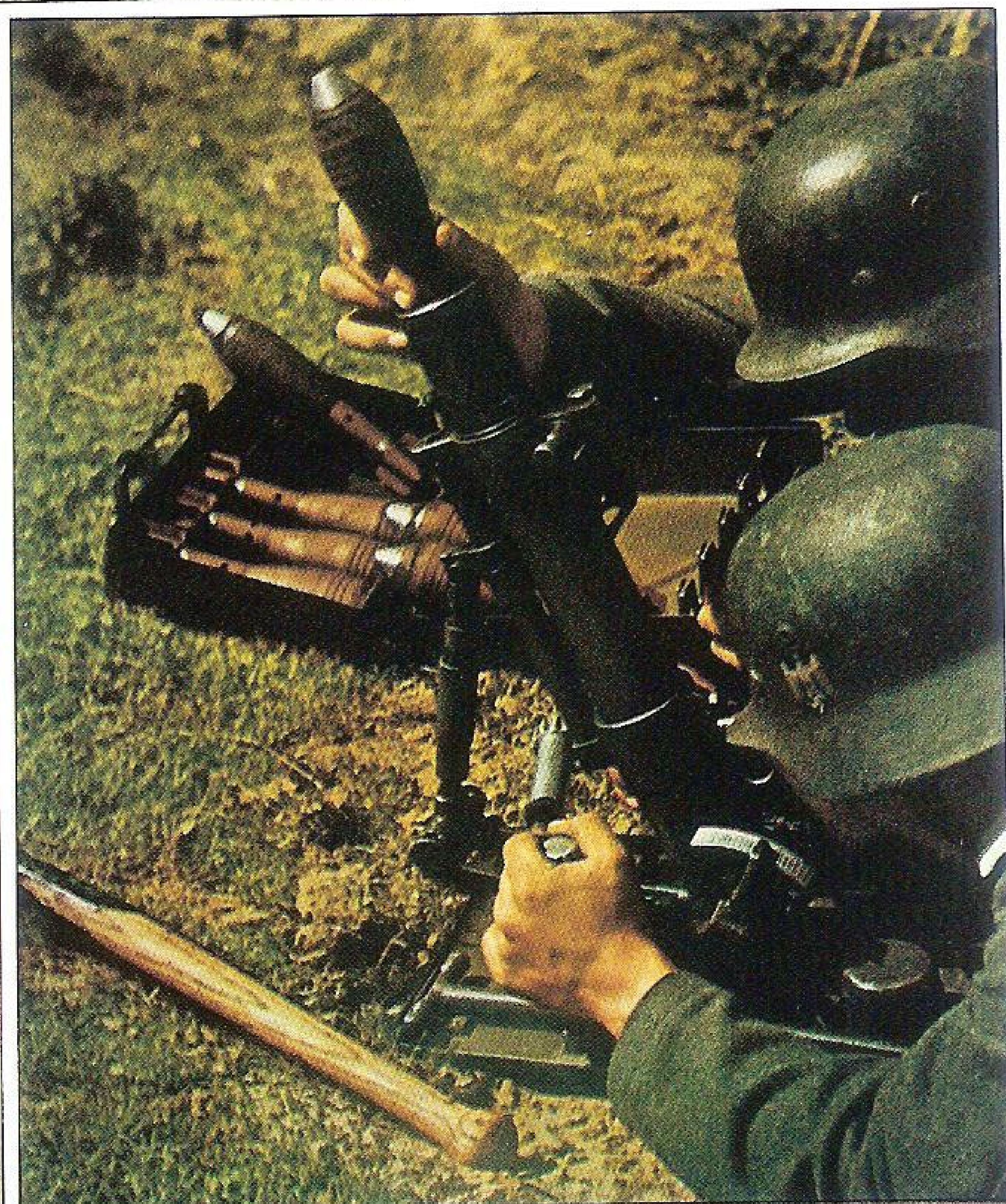
El 5.° Royal Inniskilling Dragon Guards participó en las operaciones tras el Día D. Su escuadrón de exploración era una unidad típica de la época.

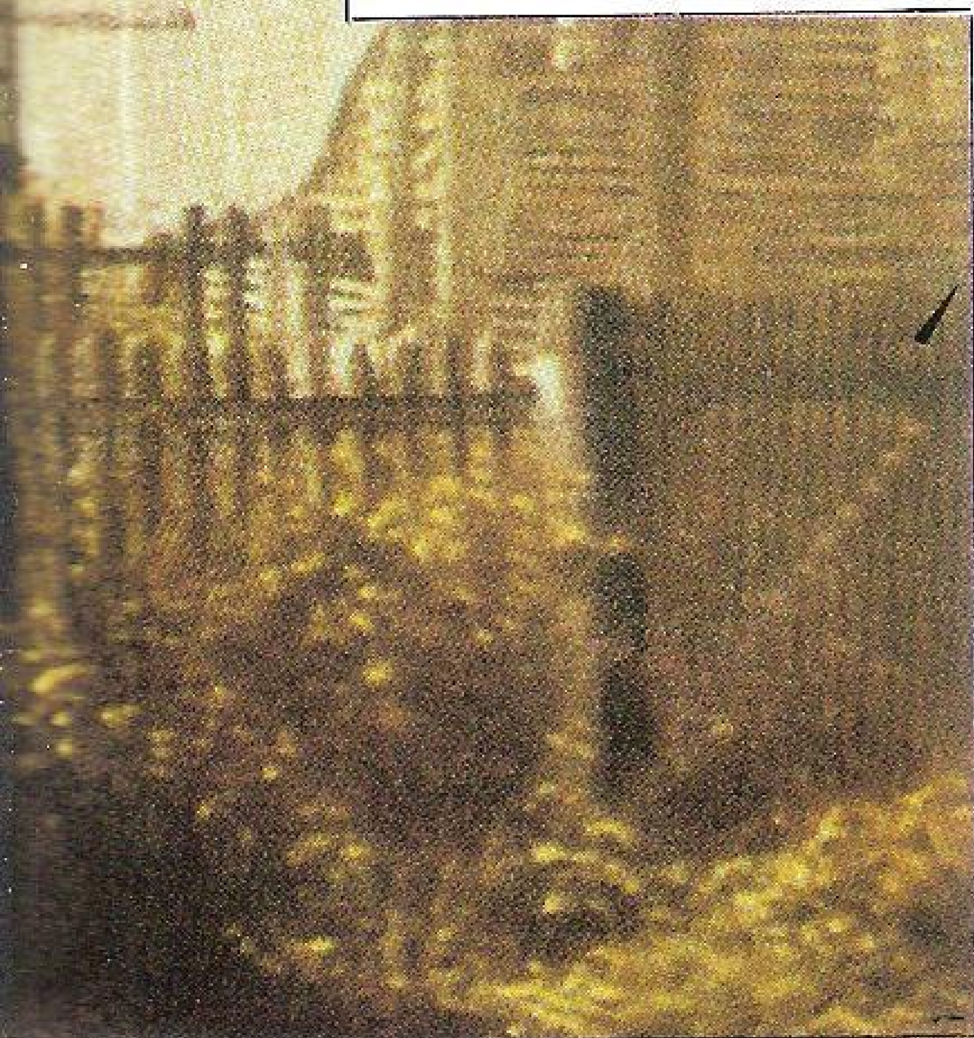
Las fuerzas alemanas estuvieron sometidas a una presión constante desde el Día D (junio de 1944) hasta su capitulación final (mayo de 1945). En cuanto los Aliados empezaron a avanzar por el continente, su retirada fue completa. Una de las labores del reconocimiento es mantener una presión constante sobre el enemigo en retirada, pues así no tiene tiempo de reorganizarse y preparar un contraataque.



Izquierda: El carro ligero Stuart fue uno de los artífices de la recuperación británica en el norte de África y se ganó el reconocimiento de sus tripulantes, que le apodaron cariñosamente "Honey" por su fiabilidad. Sin embargo, en 1944, tanto él como su derivado el M5 (en la foto) estaban desfasados frente a medios más modernos.

En la II Guerra Mundial, el reconocimiento fue una herramienta vital, y cada regimiento acorazado británico no tenía una sección especializada, sino un escuadrón entero. La tranquilidad de las maniobras en tiempo de paz permiten una





organización más elaborada y compensada, pero en la guerra se hace lo que se puede. El 5.º *Royal Inniskilling Dragon Guards*, un regimiento acorazado que había vivido la retirada de Dunkerque, volvió al continente europeo después del Día D, en junio de 1944.

"El escuadrón de exploración tenía una gran pega: el carro ligero Stuart. El apodo semioficial de esta atrocidad sobre orugas era «Honey». Los tiradores que disparaban con su cañón de 37 mm sabían que tenían pocas oportunidades. Los conductores, acostumbrados al potente motor Rolls-Royce del Cromwell, tampoco estaban muy contentos. El escuadrón de exploración consistía entonces en tres secciones, equipada cada una de ellas con un carro Stuart, un Bren Carrier y un autoametralladora Daimler."

Incendiado

"Una importante lección que aprendimos sobre la marcha es que hay que guardar la información. El escuadrón, como operaba a las órdenes directas del mando, tenía mapas con todas las posiciones y los objetivos del regimiento, así como los códigos de transmisión.

"En una ocasión, poco después de desembarcar en Francia, la 1.ª Sección fue enviada a comprobar la seguridad de una carretera. Su teniente guió la patrulla a gran velocidad hasta un pequeño castillo que dominaba un punto de vadeo de un río. Cerca del castillo había una granja que la sección tomó la precaución de reconocer antes de hacer lo propio con el mencionado castillo. Los vehículos se dejaron en el patio y la tropa se puso a inspeccionar la granja a pie Entonces se oyó una explosión y cayó una granizada de balas. Los alemanes, en el castillo, habían disparado un Panzerfaust contra el auto, pero habían fallado.

"Los tripulantes del carro llegaron hasta él y, pese al fuego automático, lograron meterse dentro. El cañón de 37 mm poco podía contra los muros de 90 cm del castillo, y la patrulla empezaba a quedarse sin munición. El Bren Carrier, cubierto por el Stuart, consiguió salir de allí en compañía de éste. Lo malo es que el autoametralladora, inmovilizado, no se había incendiado y contenía las hojas de códigos.

"La 1.ª Sección tomó municiones y volvió al lugar a ver si podía recuperar los códigos, pero fue recibida con un fuerte fuego. Estaba claro que los alemanes, apostados en las defensas, imposibilitarían el rescate. La única solución era destruir el auto antes de que los alemanes llegasen hasta

Izquierda:* *El problema de los vehículos de exploración era su blindaje ligero. Armas como este mortero alemán de 5 cm suponían una amenaza para ellos. Antes de avanzar hay que eliminar las posiciones de morteros.

él. Al amparo de la oscuridad, se acercó hasta el lugar un francotirador. Su primer disparo dio justo en el depósito de carburante y el autoametralladora se incendió. Desde luego, no volvimos a cometer un error así."

Salida desde Normandía

"Durante el empuje desde las playas de Normandía, que en la práctica llevó a los Aliados hasta Berlín, los alemanes formaron pequeñas bolsas de infantería dedicadas a hostigar al enemigo. Fue contra una de ellas que actuó la 1.ª Sección. Salió con órdenes de informar si cierto pueblo estaba ocupado o se podía continuar. El «Honey» en vanguardia se encontró con un alemán dormido, que pagó caro el no estar alerta, pero los inevitables disparos alertaron a todas las defensas. Hubo disparos de bengalas y aparecieron numerosos alemanes. La carretera era demasiado estrecha y estaba flanqueada por setos tan densos que se decidió buscar otra ruta que diese menos facilidades a los lanzagranadas y francotiradores enemigos.

"En consecuencia, la sección se retiró y se aproximó por otro lado. Parecía tranquilo. El «Honey» iba en cabeza, seguido por el Bren Carrier. A la entrada del pueblo encontraron a un francés, pero, en cuanto empezaron a hablar con él, los alemanes abrieron fuego contra el carro. Era imposible girar, de modo que nos lanzamos a toda velocidad por el pueblo. Un alemán nos tiró con un *Panzerfaust*, pero la granada dio justo enfrente del Bren Carrier. Los alemanes corrían por todo el pueblo, persiguiéndonos."

A la caza

"El conductor del Bren Carrier vio dos alemanes corriendo por un campo y se lanzó a perseguirlos, disparando como un loco, pero cuando los fugitivos llegaron a la linde del bosque, el vehículo fue objeto de una fuerte descarga de armas automáticas. Se retiró bajo el fuego. La sección salió a la radio para informar de todo ello al mando.

"Nuestros carros organizaron una agrupación con la infantería y, hacia las 15,00 horas, se lanzaron al ataque. La acción fue un éxito. Se tomaron unos 150 prisioneros. Asegurado el lugar, la división siguió adelante en el convencimiento de que la carretera estaba limpia de fuerzas enemigas.

"A la mañana siguiente volvíamos a estar en marcha, a la cabeza de una columna regimental, y al poco rato encontramos el río Somme. Los de reconocimiento íbamos por delante e identificamos un puente intacto a unos 1 500 metros de la ciudad de Amiens. Por la noche lo habíamos cruzado, y el resto del regimiento se preparaba para hacer lo propio al amanecer. A partir de ahí, nuestro camino seguía a lo largo de una carretera recta flanqueada a cada lado de álamos, pero al cabo de un trecho entraba en un denso bosque. Dicha arboleda estaba más llena de alemanes que de árboles. La 1.ª Sección mantuvo el bosque en observación mientras las otras exploraban las cercanías en busca de otra ruta.

"La nueva ruta que encontraron discurría por la ladera de una colina, con pasto en su vertiente superior y un terreno densamente arbolado en la inferior. A medio camino, el Bren Carrier que iba en cabeza, sospechando de la actividad de una granja que había en el bosque, se detuvo. Cuando el tirador del «Honey» que le seguía se dispuso a apuntar con el cañón, uno de los tres invisibles cañones contracarro alemanes de 50 mm que había en la casa abrió fuego y alcanzó al carro en la torre."

Éxito total

"Los artilleros alemanes centraron su atención en el vulnerable Bren Carrier y lo incendiaron. Cuando su tripulación lo evacuaba, fue ametrallada por una MG-42 emplazada junto a los cañones. La 3.ª Sección se adelantó de nuevo en busca de una ruta lejos del alcance de los Pak 38, pero una vez más fue descubierta por el enemigo y detenida. Entonces llegó el capitán del escuadrón de exploración en su semioruga, consciente de que estaba comprometido el avance de todo el regimiento.

"No había más solución que llamar a los carros y atacar la posición, pero sin apoyo de infantería era una operación muy peligrosa y que podía salir muy cara. Mientras, la 3.ª Sección llamó a los cañones de 7,2 pulgadas (182 mm), que abrieron fuego con devastadora eficacia. La 1.ª Sección se había replegado y tomado una nueva ruta, evitando el contacto, y había conseguido avanzar bastante.

"Justo cuando superó la cresta de la colina se encontró con la retaguardia de la posición alemana, donde el enemigo se estaba parapetando y asentando una posición de morteros. Aquello fue un tiro al blanco en el valle, en unas condiciones que sólo se dan en el polígono de tiro. El avance del regimiento prosiguió rápidamente y sin necesidad de atacar. Fue un éxito total."

¡CONTACTO!, ¡CARRO!, ¡Y ESCAPAR!

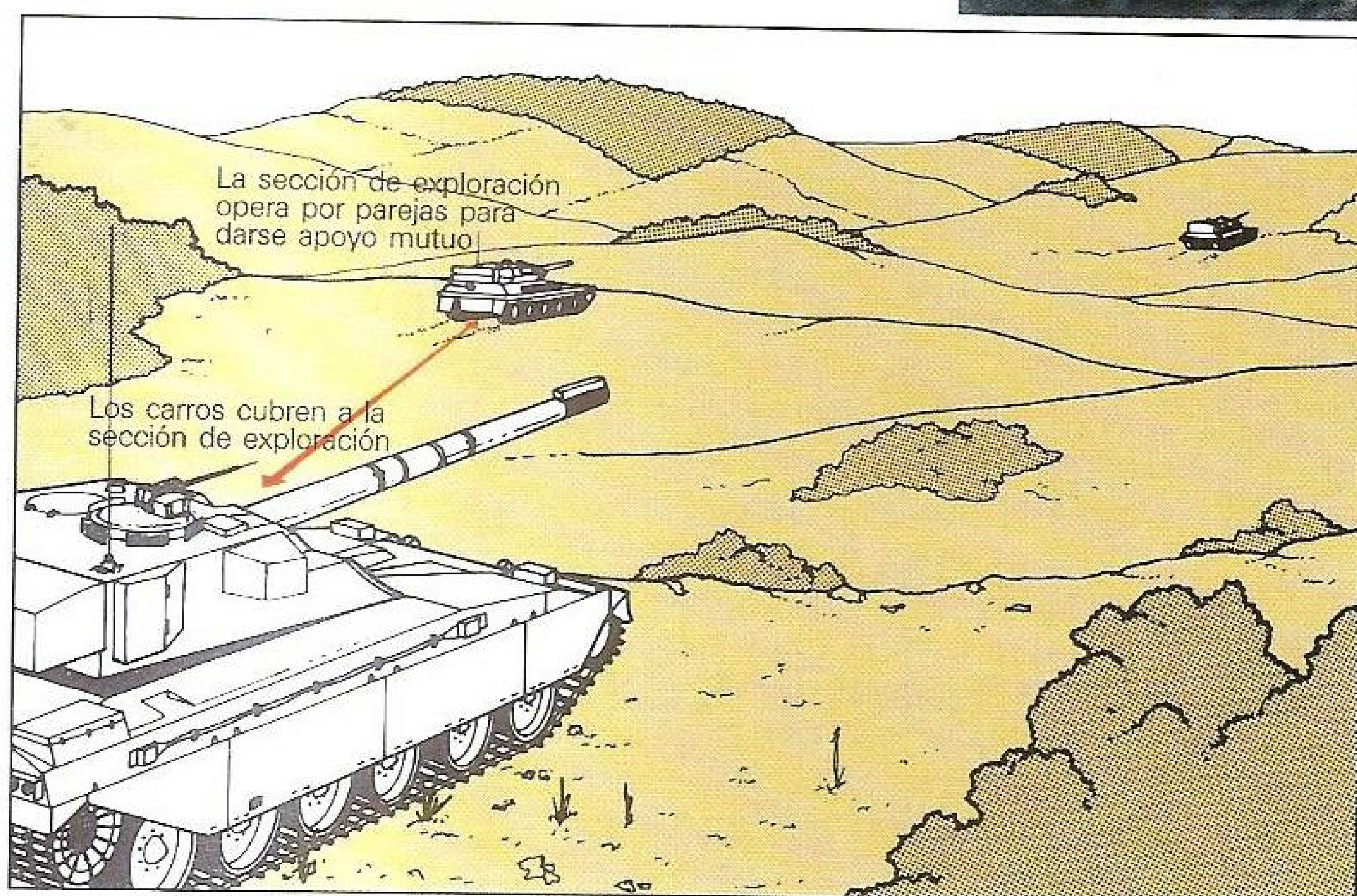
La sección de reconocimiento constituye los ojos y oídos de la agrupación de combate. Es la primera que llega al campo de batalla y la última que lo abandona. El éxito o fracaso de la agrupación depende de la calidad de la información conseguida.

La técnica operativa de las unidades de exploración es una de las más difíciles de aprender. Requiere sigilo, saber informar con gran precisión, una observación muy detallada y coraje. Las unidades de exploración son las primeras que hacen contacto con el enemigo y las últimas que lo rompen.

Las tácticas de reconocimiento varían según la misión, pero por lo general pueden dividirse en dos ámbitos operativos principales: el reconocimiento en el avance y el asalto, y el que se hace en defensa y en la retirada. Conviene recordar que los elementos de exploración figuran entre los valores más versátiles de una agrupación de combate y que pueden ser llamados a desempeñar una gama increíble de tareas.

No todos los ejércitos emplean los mismos procedimientos de exploración. Unos actúan de forma furtiva, es decir, consiguiendo la información sin que el enemigo se entere. En otros países, como en la URSS y Alemania, se tiende más al reconocimiento por el fuego: se dispara contra el enemigo y se observa con qué y cómo responde. En estas páginas vamos a ocuparnos de la primera de estas técnicas.

***Derecha:** Una columna de T-64 avanza por una pista forestal. Una imagen como ésta es justamente el tipo de información vital que necesita el mando: los efectivos, las intenciones y la situación del enemigo debe transmitirse lo antes posible para que sea de utilidad. El armamento de los autos de exploración es sólo defensivo: ataca estos T-64 con tu cañón de 76 o 90 mm, y verás qué te pasa.*



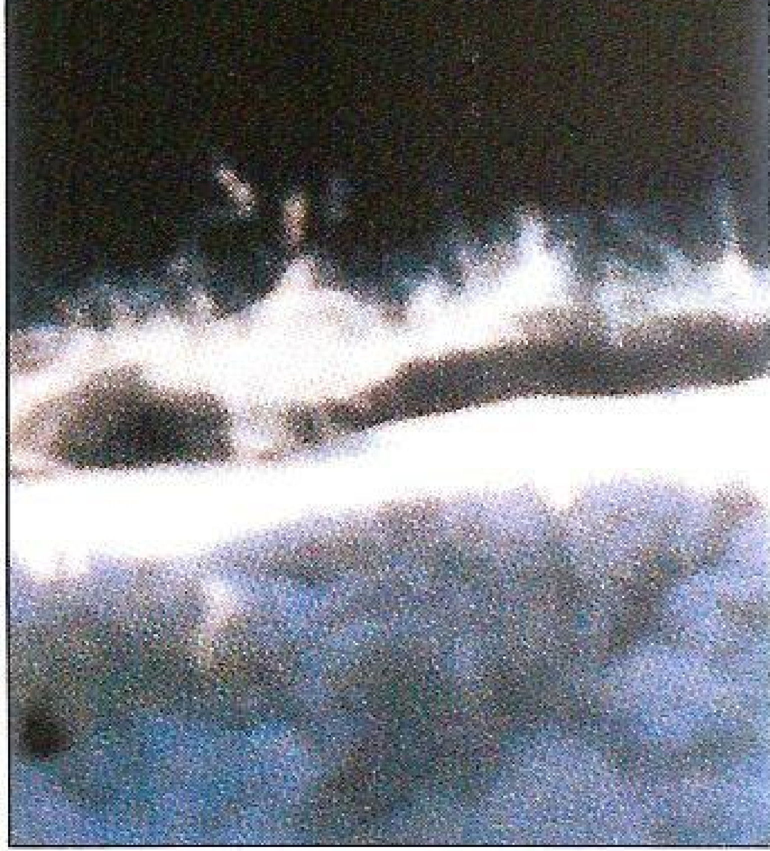
***Izquierda:** El movimiento alterno es un principio básico de la guerra: los vehículos no avanzan a menos que estén cubiertos por otros situados en posiciones dominantes.*

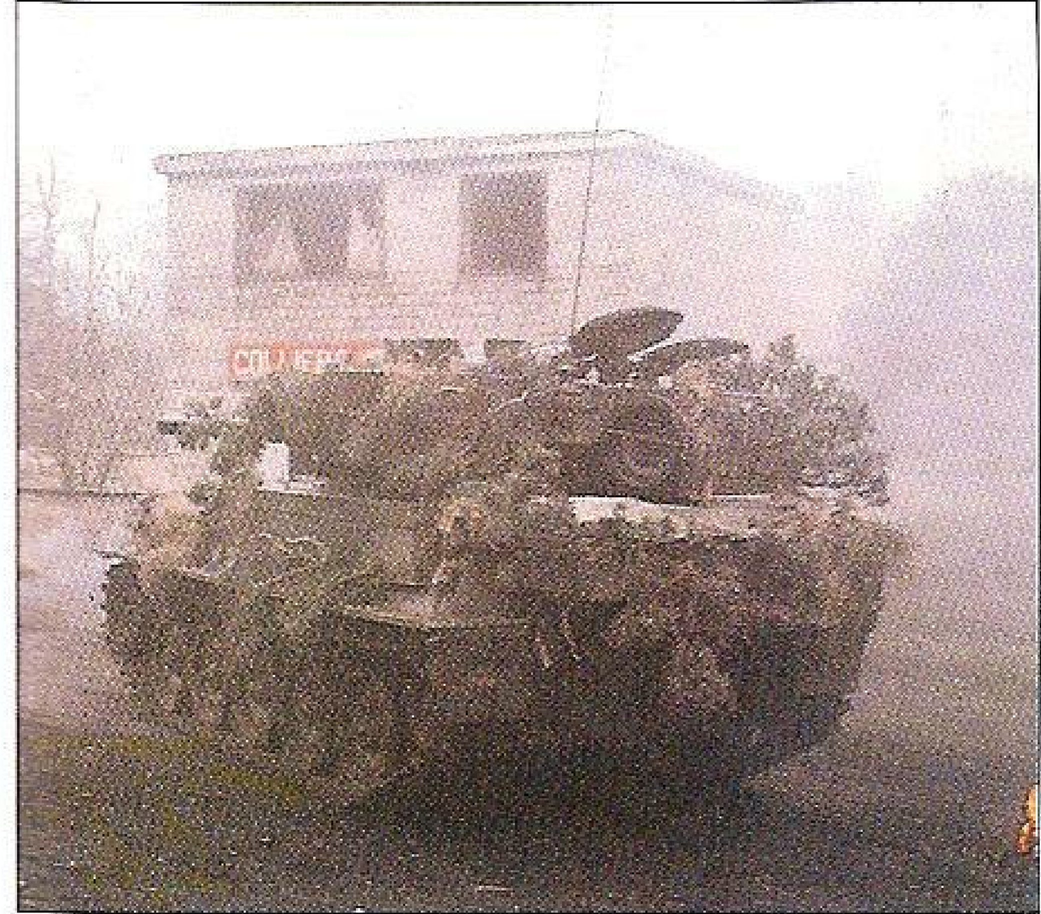


Las unidades de exploración casi siempre incluyen algún elemento de ingenieros zapadores, que será el encargado de reconocer los campos de minas y los obstáculos colocados por el enemigo.

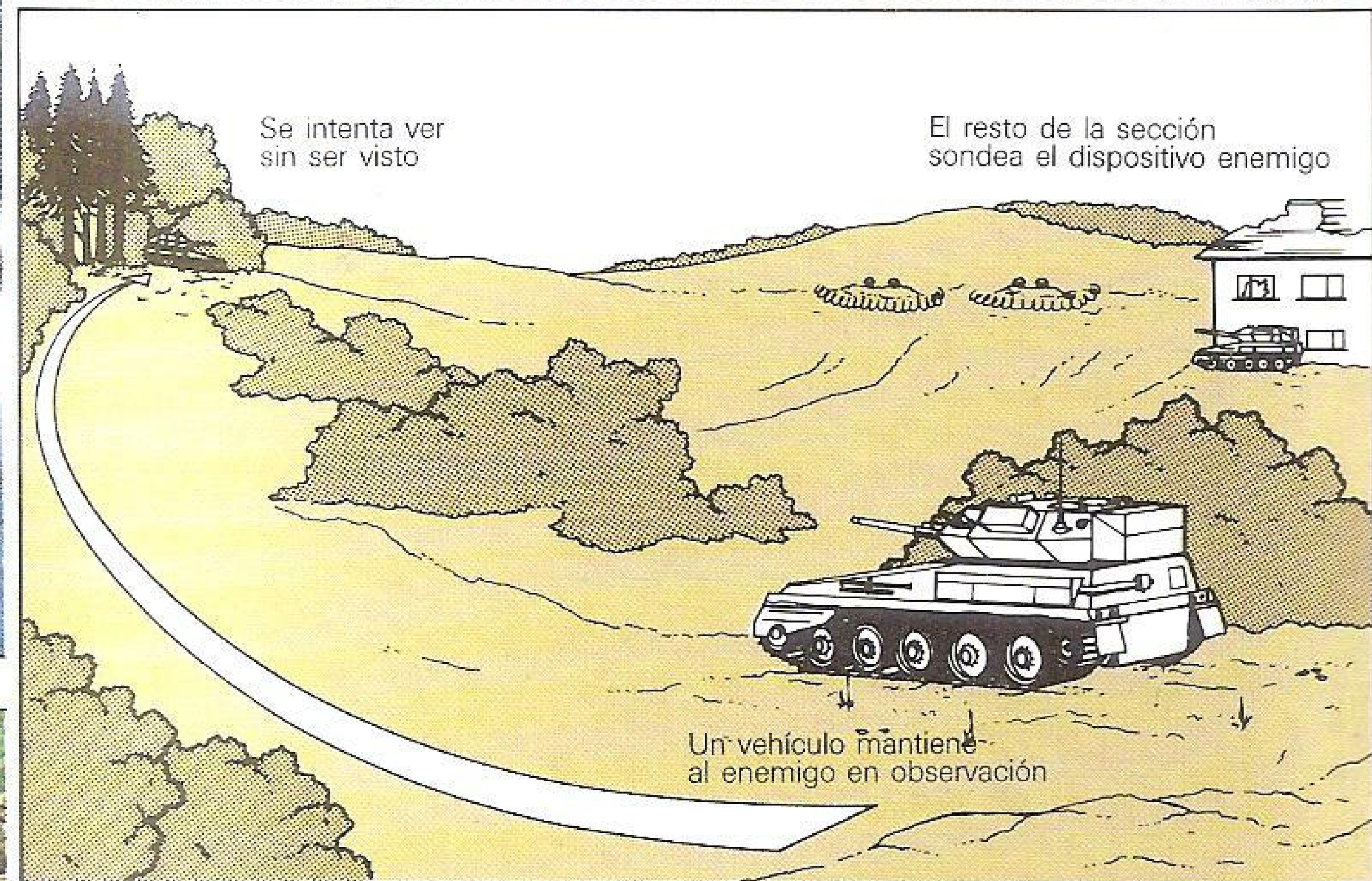
1 Avance

El reconocimiento avanza unos 1 000 m por delante de los carros, que cubrirán sus movimientos en caso de contacto, cuando dichos carros empeñen y destruyan al enemigo. Tomemos una sección de ocho autos divididos en cuatro parejas. Los carros que avancen en un amplio frente llevarán los ocho autos desplegados a lo ancho de todo ese frente. Si los carros avanzan menos abiertos, puede mantenerse un pelotón de autos en reserva por si se necesita para una labor especial. Cuando se haga contacto con el enemigo, la sección de reconocimiento investigará si ésa es la única posición en todo el frente. Si hay más de una posición enemiga, se usará un pelotón de autos para mantener una posición en observación mientras la otra es atacada. A menos que dichas posiciones sean muy pequeñas, no debe intentarse tomarlas al mismo tiempo.





Un vehículo de exploración se aventura por un lugar urbanizado. El problema de los medios acorazados en tales ambientes es su vulnerabilidad a los ataques. Sería mejor que este carro ligero rodease el pueblo o, de no serle posible, eligiese la ruta menos expuesta.



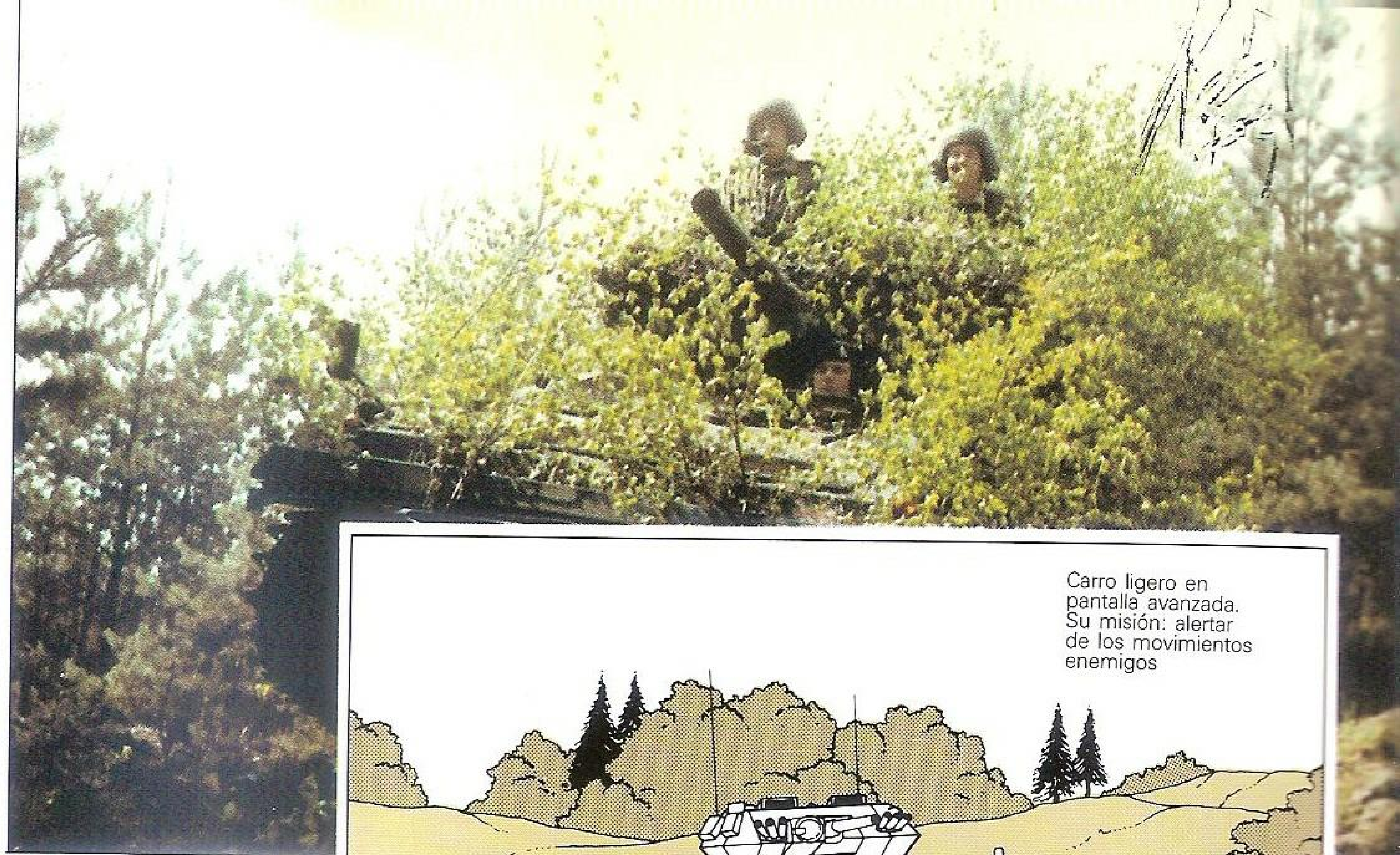
Arriba: Una vez en contacto, un vehículo mantiene al enemigo en observación mientras los demás sondean las posiciones enemigas para deducir su tamaño y dispositivo.



2 Vigilancia

Hecho el contacto, el enemigo debe mantenerse bajo observación constante. Se hará con al menos un auto, aunque es mejor usar un pelotón. El resto de la sección sondeará al enemigo para establecer su tamaño exacto y su dispositivo. La sección de exploración puede servir también para buscar una zona adecuada desde la que lanzar el ataque. Otros cometidos suyos pueden ser el control del fuego artillero y las cortinas de humo, y puede que también deba acompañar a los zapadores si se desea que éstos reconozcan el terreno para marcar campos de minas, investigar obstáculos contracarro, comprobar el estado de puentes, etc.

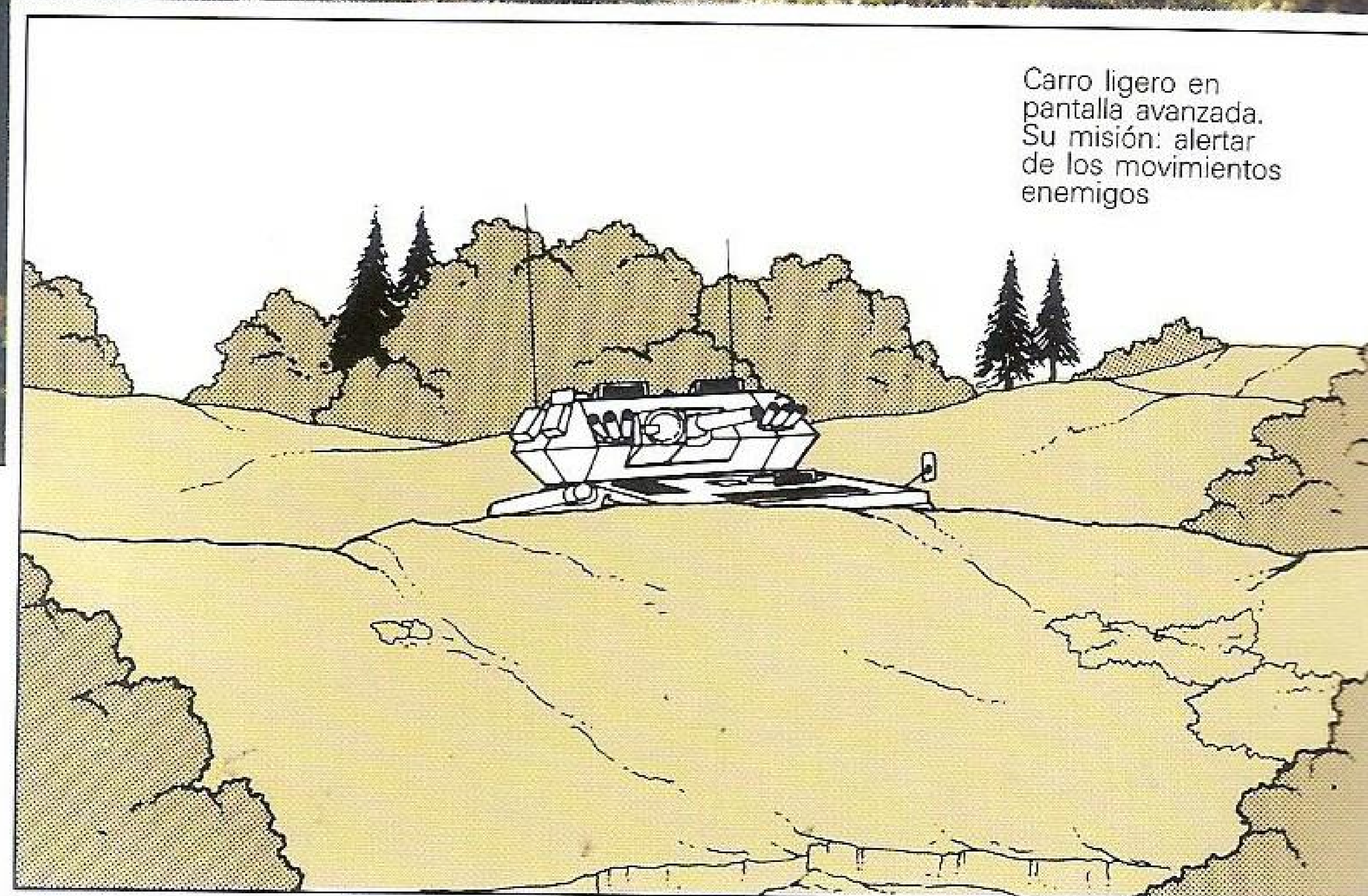
Cuando sea posible hay que evitar las rutas más evidentes. Si el enemigo ha tenido tiempo, habrá colocado minas para destruir cualquier vehículo que se aproxime. Por lo general, los medios de reconocimiento tienen buenas prestaciones todoterreno.



Derecha: Camuflar un vehículo significa disimular sus contornos. Cuando esté en posición y con todo cerrado, este carro ligero se confundirá perfectamente con su entorno.

3 Gestos de observación

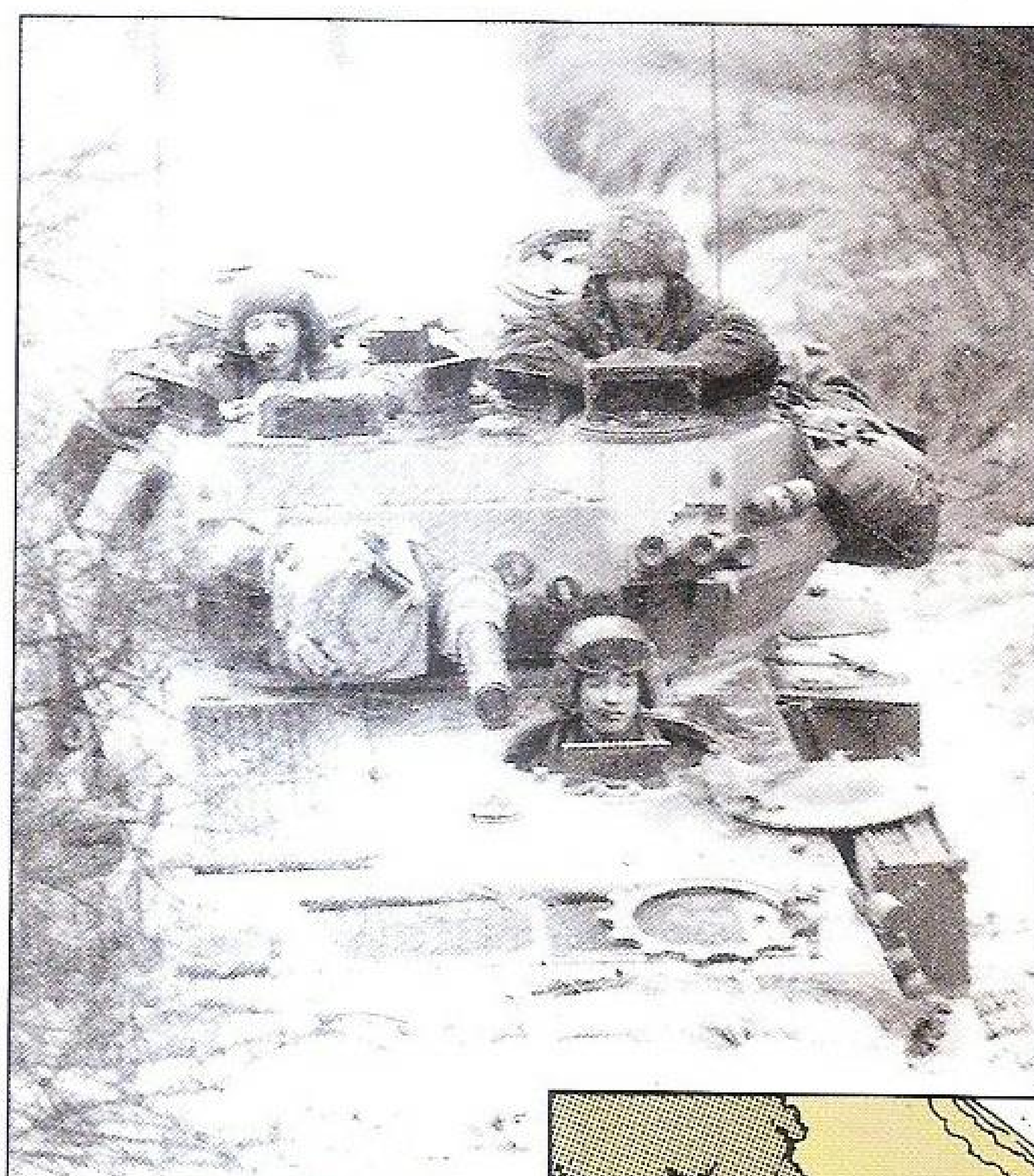
El ataque ha salido bien, y el mando ha decidido conservar el terreno y pasar a la defensiva. La función principal del reconocimiento es dar al mando información táctica constante. No hay ninguna otra fase de la batalla en que esto sea más importante. La sección se adelantará para formar una pantalla: una línea de puestos de observación que cubra la mayor área de vigilancia posible y todos los ejes de aproximación viables. A lo largo de esta pantalla, la sección montará cuatro puestos de dos vehículos. Aunque sería mejor tener ocho puestos de un auto cada uno, como en cada uno de éstos sólo van tres hombres el cansancio podría ser un problema grave. Estos puestos deben organizar un buen sistema de aprovisionamiento: no tiene sentido montar un puesto bien camuflado si de tanto en cuando debe acercársele un vehículo a llevarle la comida. El procedimiento usual es establecer un "buzón oculto", un lugar a resguardo en el que se deja la comida y hasta el que se acercará uno de los miembros de la sección a recogerla. Es algo laborioso, pero esencial si el puesto no quiere verse comprometido.



Derecha: En la defensa, el reconocimiento montará una pantalla de puestos de observación que informen del movimiento enemigo. Cada puesto estará formado por dos vehículos para evitar la fatiga de los tripulantes.

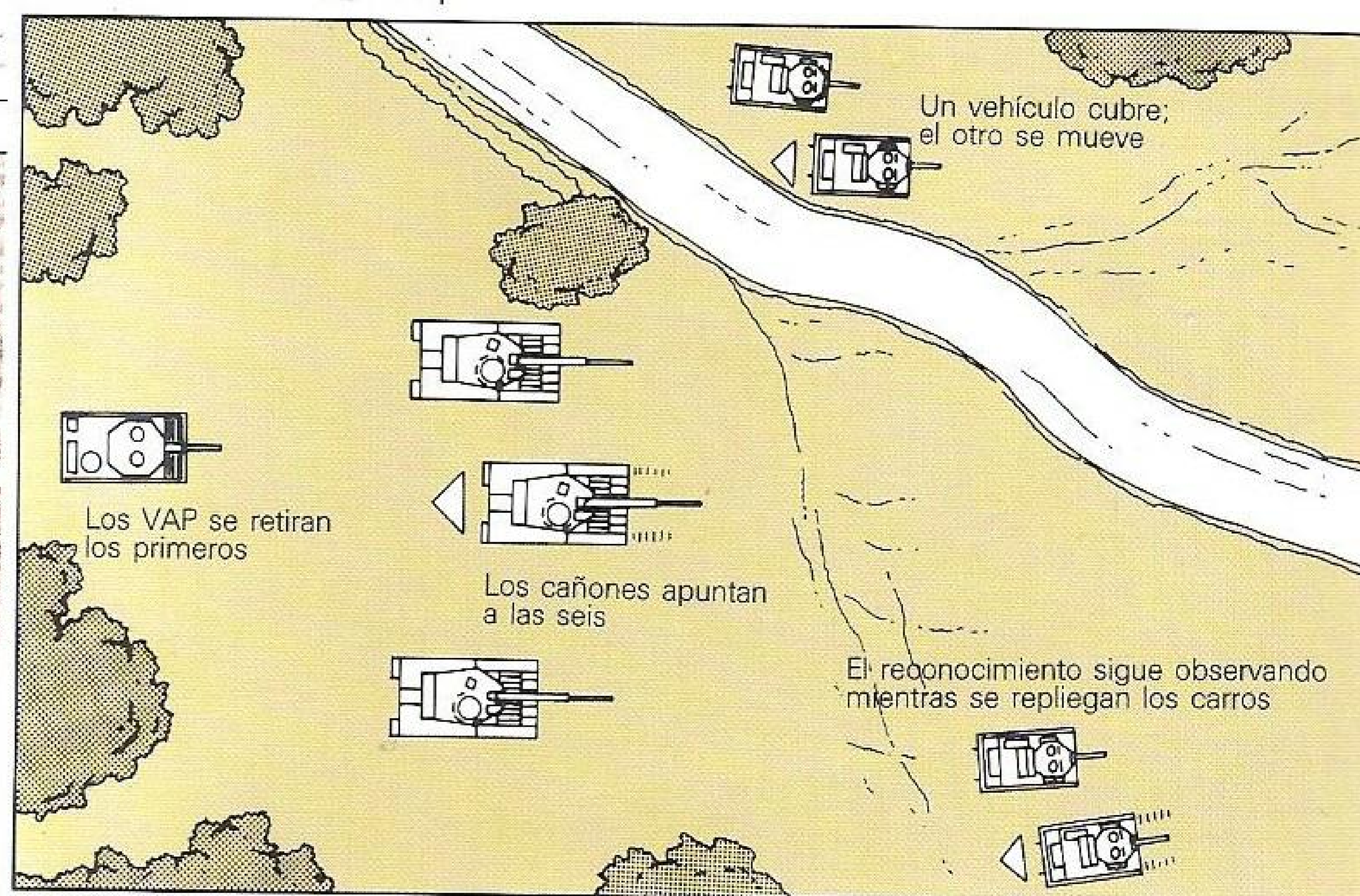
4 Retirada

La extracción de una fuerza de combate en contacto es una de las fases de la guerra más difíciles de controlar. El repliegue exige velocidad y agresividad, así como la predisposición, si se da el caso, a montar un rápido contraataque. ¿Y quién proporciona al mando la información sobre cuándo y dónde hay que hacer cada cosa? La sección de reconocimiento. Ésta será el último elemento que se repliegue; el primero será la infantería en sus VAP, y su movimiento será cubierto por los carros. A continuación se replegarán esos mismos carros, a gran velocidad y con el cañón a las seis, apuntando al enemigo. Como en todos los casos, siempre hay que tener un pie en el suelo: no todos los carros se mueven al mismo tiempo. El reconocimiento mantendrá el enemigo en observación y seguirá informando hasta el último momento. Cuando se retire, lo hará a la máxima velocidad, procurando que cuando se mueva un auto de un pelotón lo hará cubierto por el otro auto.



Izquierda: Aunque incapaz de navegar, el Scorpion puede vadear cauces profundos, aunque esto no siempre sea del agrado del conductor. El Scorpion ejerce menos presión sobre el suelo que el pie humano, lo que le permite pasar por sitios vedados a las patrullas desmontadas. Eligiendo bien la ruta, una unidad de exploración puede flanquear una posición enemiga por lugares intransitables por los carros y la infantería: la movilidad es una de las claves de su éxito.

Abajo: En la retirada, la infantería se repliega primero, cubierta por los carros. El reconocimiento permanecerá en su sitio hasta el último momento, asegurando que no se pierda el contacto. Durante esta operación es vital que el mando sepa exactamente qué está haciendo el enemigo, y sólo el reconocimiento puede darle esta información. Una vez más, las patrullas de exploración constan de dos vehículos, uno de los cuales da cobertura mientras el otro se mueve.





Izquierda: Repliegue a toda velocidad. El cañón apunta a las seis, al enemigo. Aunque esto expone el blindaje más débil, permite una retirada más rápida. El cañón apunta al enemigo por dos motivos: para poder dispararle, y para evitar ser tiroteado por las fuerzas propias. Si éstas ven un carro avanzando a toda prisa hacia ellas con el cañón a las doce, primero dispararán y preguntarán después.

CORRE, VE Y DILE

¿Cómo verías sin ser visto?

INFORMACIÓN

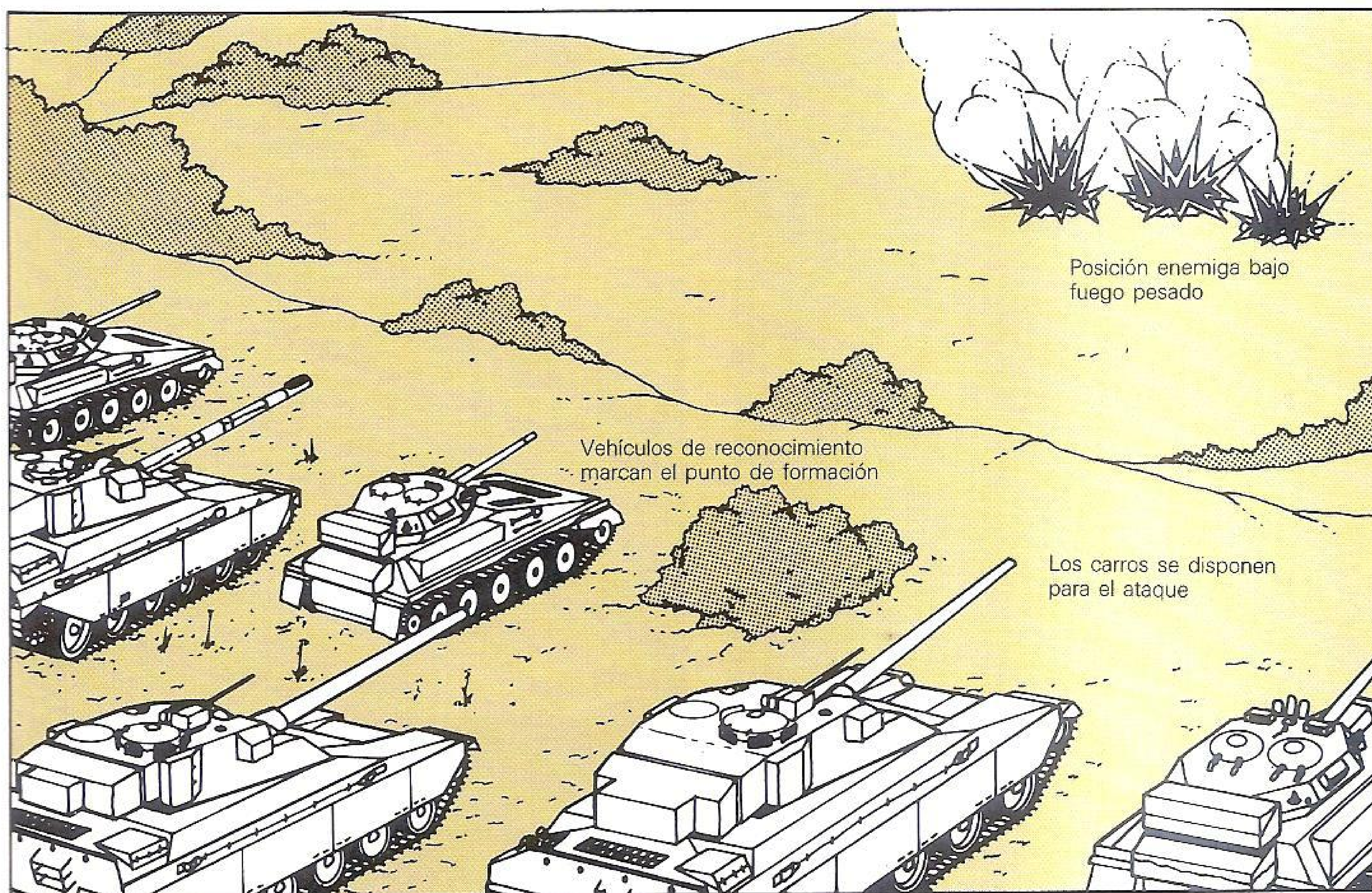
Eres el jefe de carro de un vehículo de exploración Scorpion que forma parte de una agrupación de combate. Ésta está avanzando y tú vas unos 2 000 metros más adelantado. Te protegen los carros que van en vanguardia. Tu misión es reconocer rutas para el avance de la agrupación e informar de las formaciones enemigas; la misión de tu agrupación es avanzar hasta el contacto, destruyendo cualquier unidad enemiga que encuentre en su camino.

1 Contacto

Todo iba bien, pero, de repente, oyes por la red de radio de la unidad que otro vehículo de exploración informa: "Contacto con el enemigo, cambio". Debes:

A ¿Detenerte y esperar nuevas órdenes?
B ¿Dirigirte al lugar en el que el otro vehículo ha establecido contacto?
C ¿Avanzar cautelosamente y comprobar si puedes ver el contacto?

RESPUESTA: Lo último que quiere un vehículo en contacto es encontrarse con otros vehículos a su alrededor. Y tú debes avanzar con mucho cuidado si no sabes exactamente dónde se ha producido dicho contacto, pues podrías comprometer a la agrupación. Lo mejor en estos casos es esperar a que llegue más información por radio sobre el lugar exacto del incidente. Entonces podrás situar esa posición en el mapa y elegir el mejor eje de avance.



2 ¿Adónde ir?

Las coordenadas del contacto te llegan codificadas. Las decodificas y preparas una ruta. Sabes que el vehículo que ha establecido contacto puede mantener al enemigo bajo observación. Debes:

A ¿Unirte al otro vehículo para ayudarle?
B ¿Elegir una ruta en torno al contacto que te mantenga oculto pero por la que puedas obtener más información?
C ¿Buscar una posición desde la que puedas emplear tu cañón de 76 mm en fuego de apoyo hasta que llegue un carro de combate a sustituirte?

RESPUESTA: Una unidad bien entrenada tendrá sus procedimientos operacionales estándar (POE). Por ejemplo, si tu vehículo es el que está más a la izquierda, tu misión será reconocer el flanco izquierdo. Es difícil que el vehículo que tiene al enemigo en observación vaya a necesitar ayuda. No debes pensar en hacer fuego directo, pues, pese a sus hechuras, el Scorpion NO ES un carro de combate, y su cañón sólo sirve para su propia defensa. Quizá tengas que llamar a la artillería para que empiece a batir al enemigo, pero asegúrate antes de que dicha artillería sabe exactamente dónde está el enemigo.

3 Punto de formación

El jefe de la agrupación ha decidido atacar y limpiar la posición. Para ello necesita una buena posición desde la que lanzar su asalto. Te pide que le busques varios puntos adecuados. Elegirás:

A ¿Una zona justo enfrente del enemigo, oculta de sus vistas, a unos 300 metros de distancia?
B ¿Un gran bosque en un flanco y una de cuyas vertientes dé hacia el enemigo, tan denso que el reconocimiento hostil no pueda ver en su interior?
C ¿Un terreno despejado detrás de una gran colina en el otro flanco, no visible por el enemigo?

RESPUESTA: El mando te ha pedido que le busques un punto de formación (PdF). Éste ha de estar en un sitio que el enemigo no pueda batir. El bosque resulta tentador, pero si da al enemigo, éste lo podrá batir. Un ataque frontal desde 300 m no da tiempo a recuperarse: las tropas estarán demasiado "mareadas" para cuando lleguen hasta el enemigo. Es muy poco probable que consigas llegar hasta la posición sin que te vean. Elige la contrapendiente de la colina: allí tendrás mucho espacio, un buen acceso al objetivo y una mejor aproximación.

La sección de reconocimiento no debe participar en el ataque, sino elegir y marcar el punto de formación de los asaltantes. Durante el ataque, la sección irá a los flancos y observará. Si el enemigo contraataca, la sección informará lo antes posible.

4 Asegura el PdF

Una vez elegido el PdF, no recibes más órdenes. El jefe de la agrupación está elaborando sus planes. Debes:

A ¿Volver al PdF, marcarlo para el resto de la agrupación e impedir que el enemigo lo ocupe?
B ¿Trasladarte a un flanco para no verte sorprendido en medio cuanto comience el ataque?
C ¿Retirarte por completo, reagrupar tus fuerzas y prepararte para seguir avanzando una vez haya empezado el asalto?

RESPUESTA: Es vital que en el PdF no haya fuerzas enemigas, de manera que deberás enviar alguien allí a que compruebe que es seguro. Hecho esto, deja a alguien por si el enemigo aparece por allí. Asimismo, es muy interesante que, al llegar, la agrupación encuentre a alguien que sepa dónde está el enemigo: los miembros de la sección de exploración son los únicos que lo han visto. Cuando empiece el ataque, para asegurarte de que éste va en la dirección correcta, apunta el cañón de tu carro hacia el enemigo.

5 Observación

La agrupación está en el PdF y lista para el ataque. Como tu Scorpion no es un carro de combate, no se pretende que se sume al asalto, pero aún puede hacer otras cosas mientras tanto. Debes:

A ¿Permanecer en el PdF mientras progresa el ataque y prepararte para continuar el avance?
B ¿Trasladarte a un flanco para proporcionar observación en ese sector, en previsión de un posible contraataque enemigo?
C ¿Avanzar siguiendo el asalto de la agrupación?

RESPUESTA: Permanecer en el PdF no es la forma más eficaz de colaborar al esfuerzo de la agrupación, pero sumarse al ataque de ésta sólo servirá para que la confusión sea mayor en el objetivo y para exponer tu Scorpion, un vehículo de protección muy ligera, al fuego contracarro enemigo. Lo mejor que puedes hacer es marchar por un flanco y establecer puestos de observación. Si el jefe de la agrupación sabe que los flancos están vigilados, podrá concentrarse más y mejor en el desarrollo de la batalla.

6 Pantalla de exploración

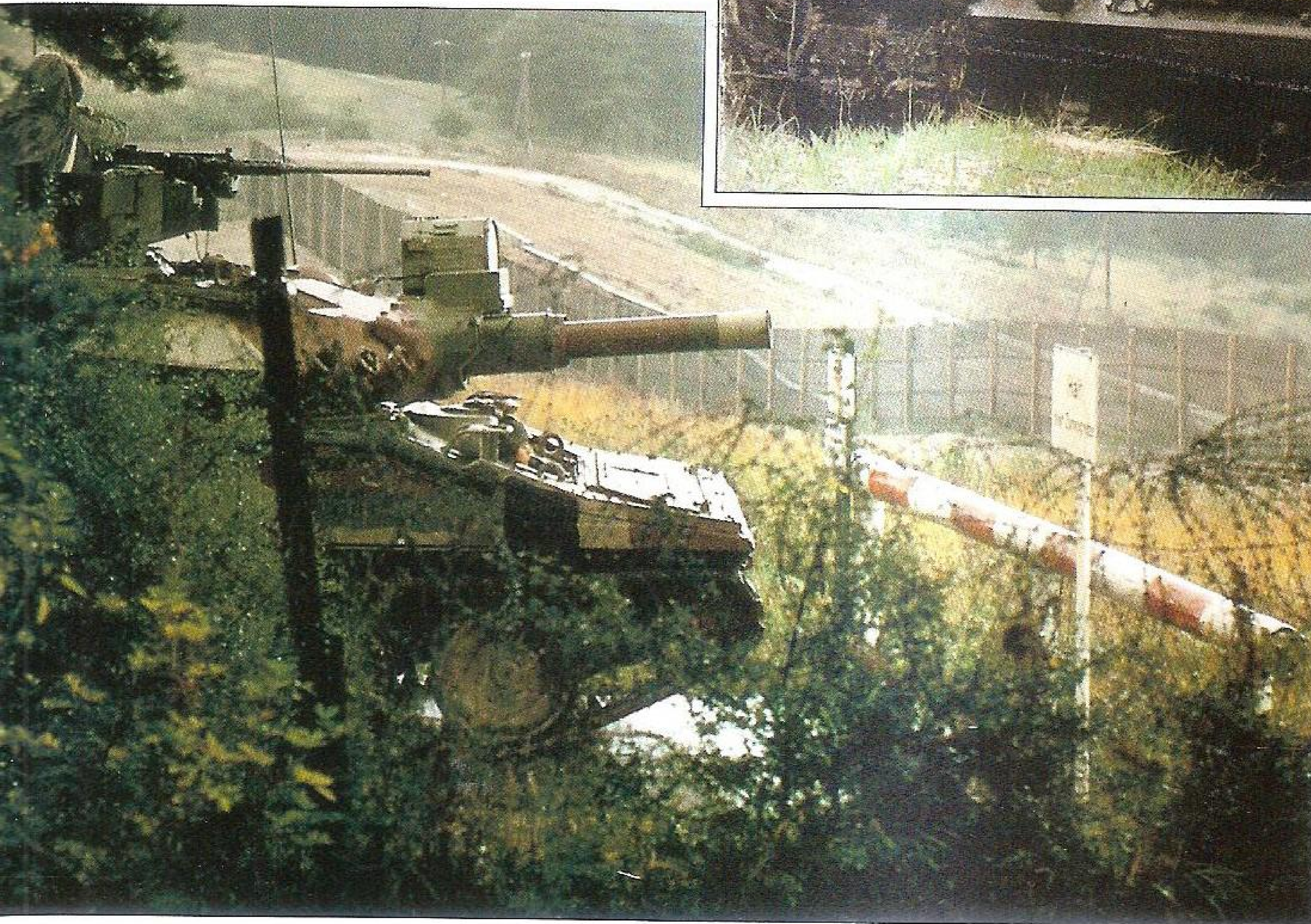
El asalto ha sido un éxito. Se ha tomado la posición, y el jefe de la agrupación decide pasar a la defensiva y mantener el terreno. Debes:

A ¿Retirarte con tu sección lejos de la posición defensiva principal, listo para lo que ordene el jefe de la agrupación?
B ¿Adelantarte y montar puestos de observación de dos vehículos?
C ¿Enterrar tus vehículos en la posición para emplear sus cañones de 76 mm como armas contracarro si fuese necesario?

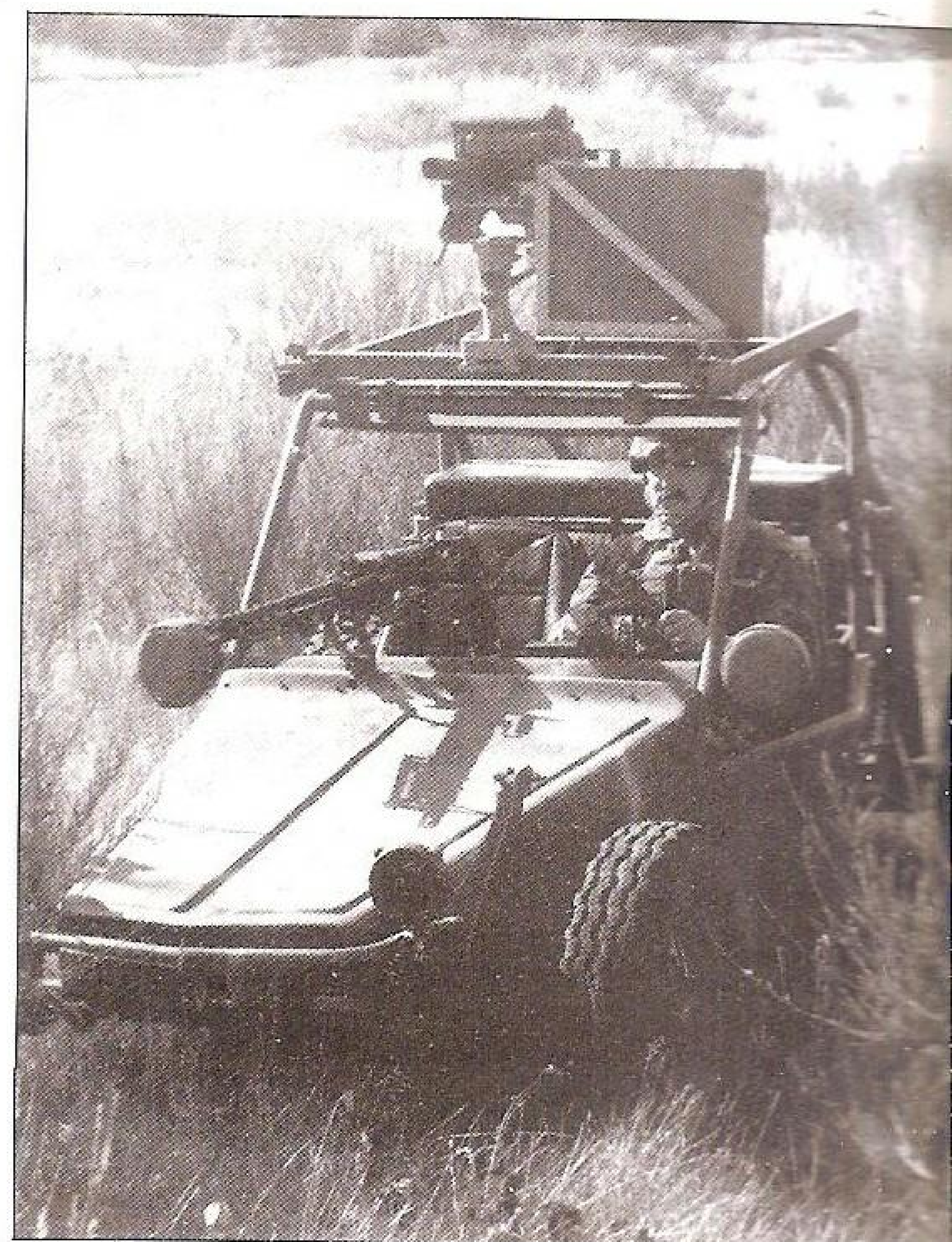
RESPUESTA: Cuando se pasa del ataque a la defensa uno de los principales problemas es la falta de información. El mando tiene su escuadrón de carros como reserva en caso de contraataque sorpresivo, y la infantería posee numerosas armas contracarro: dedícate al reconocimiento. Despliega una pantalla de observación lo más avanzada posible e informa puntualmente al mando.



Derecha: El Leopard 2. No todos los ejércitos proceden a reconocer sigilosamente: alemanes y soviéticos son partidarios de hacerlo en fuerza. Una patrulla de exploración alemana puede consistir en uno o dos Leopard y los vehículos de reconocimiento Luchs. El cañón de 120 mm del Leopard 2 da a la patrulla la protección local que pueda precisar.



Arriba: El carro M551 Sheridan es utilizado todavía por el 18 Cuerpo Aerotransportado en el reconocimiento acorazado. El Sheridan monta un cañón de 152 mm que dispara tanto proyectiles ordinarios como el misil Shillelagh.



Derecha: El Fast Attack Vehicle del US Marine Corps es un buggy reformado en el que pueden instalarse diversas armas. Su elevada velocidad y bajo perfil hacen de él un medio de exploración ideal.

